SKRZYDLATA POLSKA

30 (1516) • 27.07.1980 CENA 5 ZŁ

- NASZE TRANSATLANTYCKIE
- PAMIĘCI CZESŁAWA TAŃSKIEGO
- HUMORY JAK POGODA
- OZON I TRANSPORT LOTNICZY

SP

PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

Z LOTU PO KRAJU

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI W CZĘSTOCHOWIE

Z udziałem 371 zawodników, reprezentujących 30 drużyn narodowych z 30 krajów, przeprowadzono w Częstochowie (13–17.07.1980) Mistrzostwa Świata Modeli Latających na Uwięzi. Impreza była dobrze zorganizowana i miała bogatą oprawę propagandową, także w środkach masowego przekazu, przede wszystkim w Polskim Radiu i Telewizji. Uroczystość otwarcia mistrzostw odbyła się w Filharmonii Częstochowskiej i uświetnił ją występ zespołu pieśni i tańca „Śląsk". Mistrzostwa wizytował dyrektor generalny Międzynarodowej Federacji Lotniczej w Paryżu (FAI) – **Bertrand Larcher.**

Wyniki i relacje z mistrzostw naszego specjalnego wysłannika zamieścimy w jednym z następnych numerów.

NOWE WŁADZE SIMP

W czerwcu br. obradował w Szczecinie XXIV Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich, największej organizacji naukowo-technicznej w kraju liczącej ponad 100 tys. członków.

Zjazd wybrał nowy Zarząd Główny SIMP na nową kadencję w latach 1980–84. Przewodniczącym został ponownie prof. dr inż. **Kazimierz Oczoś,** rektor Politechniki Rzeszowskiej. Funkcje wiceprzewodniczącego objęli: mgr inż. **Tadeusz Witold Młyńczak** – zastępca przewodniczącego Rady Państwa, gen. dyw. prof. dr hab. **Jerzy Modrzewski** – wiceminister przemysłu maszynowego, mgr inż. **Aureliusz Misiorek** – wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, inż. **Sobiesław Zbierski** – kierownik OBR TEKOMA. Na sekretarza generalnego SIMP powołano mgr. inż. **Kazimierza Wawrzyniaka.**

MINISTER OBRONY FRANCJI Z WIZYTĄ W DĘBLINIE

W Polsce gościł w czerwcu minister obrony Republika Francuskiej Yvon Bourges. Wraz z towarzyszącymi mu osobami odwiedził m.in. Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Francuski gość zapoznał się z dorobkiem naukowym i dydaktyczno-wychowawczym uczelni, zwiedził bazę szkoleniową, zapoznał się z warunkami życia i szkolenia podchorążych oraz odwiedził działające pod patronatem WOSL Liceum Lotnicze. W sali tradycji minister Y. Bourges spotkał się z polskimi pilotami-kombatantami, uczestnikami walk we Francji w czasie II wojny światowej: płk. rez. pil. **Wacławem Królem,** płk. rez. pil. **Marianem Duryaszem** i mjr. rez. pil. **Janem Hryniewiczem.**

Pobyt francuskiego gościa w Dęblinie zakończył pokaz pilotażu na samolotach Iskra, MiG-19 SU-20.

60 SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW W AKCJI ZWALCZANIA BRUDNICY MNISZKI

Przy użyciu 60 samolotów i śmigłowców przeprowadzono na obszarze prawie 500 tys. ha lasów na terenie 16 województw, głównie w północnej części kraju, wielką akcję zwalczania groźnego szkodnika drzew iglastych – brudnicy mniszki. Według opinii resortu leśnictwa wyniki akcji okazały się zadowalające.

XXIV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego przeprowadzono przy zmiennej pogodzie XXIV Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Zakończyły się one gremialnym zwycięstwem skoczków wojskowych. Tytuł absolutnej mistrzyni Polski wywalczyła **Krystyna Pączkowska** (WKS Śląsk), która zwyciężyła w konkurencji skoków celnościowych i w akrobacji spadochronowej. Absolutnym mistrzem Polski został **Stanisław Barwik** (WSK Zawisza) ;, zajął on 1 miejsce w skokach celnościowych i 2 w akrobacji. W ogólnej punktacji mistrzostw pierwsze miejsce zajęła drużyna WKS Zawisza – 6 pkt, drugie – WKS Wawel – 17 pkt, trzecie – WKS Śląsk – 19 pkt. Obszerniej o mistrzostwach napiszemy w następnym numerze.

PROMOCJE W SZKOŁACH OFICERÓW REZERWY

W jednostkach i garnizonach odbyły się 29 czerwca br. promocje absolwentów Szkół Oficerów Rezerwy, którzy po ukończeniu uczelni cywilnych przeszli przeszkolenie w SOR i praktyki w jednostkach.

W Wojskach Lotniczych aktu promocji dokonali: gen. bryg. pil. dr hab. **Józef Kowalski** i gen. bryg. pil. **Jerzy Zych.** Wśród wyróżniających się byli m.in.: absolwenci Politechniki Szczecińskiej ppor. rez. **Włodzimierz Grobelny** i ppor. rez. **Marek Lewandowski,** absolwenci Politechniki Warszawskiej – ppor. rez. **Zbigniew Dąbrowski** i ppor. rez. **Waldemar Domański.**

W Wojskach OPK promował gen. bryg. **Andrzej Rembalski.** Wśród wyróżnionych byli m.in. absolwenci Politechniki Warszawskiej – ppor. rez. **Andrzej Jacek Ner** i ppor. rez. **Marian Makulec** oraz absolwent wrocławskiej AWF – ppor. rez. **Andrzej Blewązka.**

MISTRZOSTWA SPADOCHRONOWE JUNIORÓW

Na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego rozegrano (14–23.06.1980) XVIII Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Startowało 41 zawodników. W konkurencji skoków na celność lądowania zwyciężył **Wiesław Skóra** (WKS Zawisza) przed **Marianem Bobowskim** (WKS Wawel) i **Leszkiem Wąsowiczem** (WKS Śląsk). W akrobacji spadochronowej 1 miejsce zajął **Wiesław Skóra,** przed **Waldemarem Kowalaszkiem** i **Mirosławem Brekiem** – wszyscy WKS Zawisza. Po dwóch konkurencjach mistrzem Polski został **Wiesław Skóra** (WKS Zawisza), przed **Leszkiem Wąsowiczem** (WKS Śląsk) i **Marianem Bobowskim** (WKS Wawel). W skokach grupowych na celność lądowania zwyciężył zespół WKS Wawel. Punktacja drużynowa: 1. WKS Zawisza – 9 pkt, 2. WKS Wawel – 11 pkt, 3. WKS Śląsk – 29 pkt.

WIZYTY I SPOTKANIA MIROSŁAWA HERMASZEWSKIEGO

Pierwszy polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski,** przebywał w czerwcu na Wybrzeżu Gdańskim. Został on przyjęty przez I sekretarza KW PZPR w Gdańsku **Tadeusza Fiszbacha,** któremu wręczył plakietkę z herbem Gdańska, która wraz z nim odbyła kosmiczną podróż.

Ppłk Hermaszewski przebywał w czerwcu także w Warce, gdzie spotkał się m.in. z władzami miasta i gminy, zwiedził Izbę Pamięci w Zespole Szkół Zawodowych im. 1 plm „Warszawa" oraz spotkał się z członkami Klubu Oficerów Rezerwy.

PRENUMERATA „FLIEGER REVUE" W POLSCE

Redakcja miesięcznika lotniczego NRD **„FLIEGER REVUE"** zawiadamia za naszym pośrednictwem, że w polskich urzędach pocztowych lub ośrodkach kolportażu prasy międzynarodowej można zaprenumerować miesięcznik lotniczy Niemieckiej Republiki Demokratycznej – **„FLIEGER REVUE".** Zamówienia na prenumeratę należy składać pod numerem **ISSN 0301-9445.** Warunki i ceny prenumeraty w katalogach. Redakcja „Flieger Revue" zapewniła nas, że nie ma ograniczeń w prenumeracie.

W SKRÓCIE

● **Aeroklub** Mielecki przeprowadził w dniach 15–20 lipca br. mistrzostwa w wieloboju spadochronowym.

● **Szybownicy** Aeroklubu ROW wylatali w maju br. 1000 godzin; 7 pilotów wykonało przeloty 500-kilometrowe, a 6 – 300-kilometrowe.

POLSKO – SUDAŃSKA UMOWA LOTNICZA

W Ministerstwie Komunikacji podpisana została 9 lipca br. międzyrządowa umowa o komunikacji lotniczej pomiędzy Demokratyczną Republiką Sudanu, a Polską Rzeczypospolitą Ludową. Umowę w imieniu obu krajów podpisali: **Mohamed El Nur El Sheikh** – dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego i **Mieczysław Roman** – dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

Umowa ta stwarza podstawy uruchomienia między obu krajami komunikacji lotniczej. Stanowi ona również dalszy krok we współpracy obu krajów w lotnictwie cywilnym. Polskie Linie Lotnicze LOT uzyskały możliwość lotów do Chartumu i Port Sudanu i przez te porty lotnicze dalej do Addis Abeby, Dar Es Salaam i jeszcze jednego portu lotniczego po wzajemnym porozumieniu. Sudan Air przez Warszawę latać może do Moskwy i Kopenhagi oraz do jeszcze jednego portu lotniczego po wzajemnym porozumieniu.

Warto podkreślić, że od szeregu lat bardzo aktywnie na terenie Sudanu działa polskie lotnictwo rolnicze.

W czasie pobytu w Polsce delegacja Demokratycznej Republiki Sudanu zapoznała się z polskim lotnictwem cywilnym, zwiedzając również Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa – wytwórnię znanych na terenie Sudanu polskich samolotów rolniczych.

H. Ż.

Moment podpisania umowy.

Zdjęcie: A. Pawliszewski

● **Popularne** telewizyjne Studio-2 przygotowuje na tegoroczne Święto Lotnictwa – 23 sierpnia – blok programowy poświęcony polskiemu przemysłowi lotniczemu z zakładów PZL w Mielcu, Świdniku i Rzeszowie.

● **W uzupełnieniu** artykułu „50 lat Skrzydlatej" (nr 28, str. 3) podajemy, że spośród pracowników redakcji, którzy wnieśli twórczy współudział w redagowanie czasopisma, pominięto omyłkowo nazwisko naszej zasłużonej koleżanki, red. **Ireny Bąkowicz,** która pracuje w „Skrzydlatej Polsce" od 1950 r. do chwili obecnej. Przepraszamy.

● **Aeroklub** Częstochowski zorganizował wspólnie z Kuratorium Oświaty i Wychowania w Częstochowie obozy szybowcowy i spadochronowy.

● **Miesięcznik** LOK „Mały Modelarz" zamieścił w nr 3/80 plan kartonowy modelu szybowca wysokowyczynowego SZD 31 Zefir-4; opracowanie graficzne i opisowe – **Czesław Riedel.**

● **Trzy** nowe sportowe samoloty produkcji czechosłowackiej Zlin-142 otrzymał w czerwcu Aeroklub Łódzki.

● **Członkowie** ZSMP, żołnierze Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu, przekazali 20 tys. zł na budowę statku „Dar Młodzieży".

● **Poznańska** orkiestra reprezentacyjna Wojsk Lotniczych zdobyła w czerwcu nagrodę szefa Głównego Zarządu Politycznego WP oraz nagrodę prezydenta Radomia na XII Festiwalu Orkiestr Wojskowych w Radomiu.

● **Znany pilot,** członek Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu – **Tadeusz Schiele,** otrzymał nagrodę literacką Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu – za książkę „Wspinaczka po chmurach" wydaną w 1979 r.

● **PLL LOT** uruchomiły w okresie 22.06.–31.08 codzienne połączenie lotnicze na trasie Bydgoszcz–Gdańsk–Bydgoszcz.

● **Serdecznie** dziękujemy wszystkim, którzy nadesłali do redakcji gratulacje i życzenia z okazji 50-lecia „Skrzydlatej Polski".

ZMARLI

26 kwietnia 1980 w Nowej Zelandii, w wieku 68 lat, **ANTONI GŁOWACKI,** kpt. pil., b. dowódca 309 dywizjonu myśliwskiego, uczestnik bitwy o W. Brytanię 1940; zestrzelił jednego dnia (24.09.1940) 5 samolotów hitlerowskich; odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy, Krzyżem Walecznych, brytyjskim D. F. C.

26 czerwca 1980 w Warszawie, w wieku 73 lat, **JAN KOŁCON,** b. pilot 111 eskadry 1 pl, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939 w Brygadzie Pościgowej, pilot RAF, uczestnik bitwy o W. Brytanię, walk nad Afryką, na Dalekim Wschodzie, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

10 lipca 1980 w Warszawie, w wieku 61 lat, **KAZIMIERZ WÜNSCHE,** kpt. pil. w st. spocz., uczestnik walk powietrznych Brygady Pościgowej w Wojnie Obronnej Polski 1939, Polskich Siłach Powietrznych we Francji i w W. Brytanii, instruktor Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, długoletni pilot Lotnictwa Sanitarnego; odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, 4-krotnie Krzyżem Walecznych oraz szeregiem innych odznaczeń polskich, francuskich i brytyjskich.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- XXIV MISTRZOSTWA SPADOCHRONOWE
- NOCNY LOT NA MAŁEJ WYSOKOŚCI
- POSTĘPY POLSKICH SPADOCHRONIARZY
- AGROLOTNICTWO TO CAŁA GAŁĄŹ WIEDZY
- PÓŁ WIEKU LOTNICZEGO SILNIKA WYSOKOPRĘŻNEGO

NASZA OKŁADKA

Obejrzenie z bliska samolotu na lotnisku – to dla młodzieży duże przeżycie. Ta Morava zyskała sobie szczególną sympatię dziewcząt.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **CSRS.** Wspominając działalność pilotów wojskowych, którzy przed 40 laty walczyli z hitlerowcami pod niebem Francji, prasa lotnicza („Letectvi + Kosmonautika") podaje, że w dniu kapitulacji Francji na lotniskach polowych znajdowało się 150 lotników czechosłowackich. W liczbie tej 110 pilotów myśliwskich, którzy zniszczyli 156 samolotów Luftwaffe.

● **CSRS.** W roku bieżącym wprowadzono przepisy prawne o wykonywaniu lotów na lotniach. Dopuszczone mogą być do latania osoby w pełni zdrowe od 18 roku życia, mające za sobą odpowiednie teoretyczne i praktyczne przygotowanie w SVAZARMIE oraz atestowany urzędowo sprzęt. Silników pomocniczych nie wolno stosować. Młodzież od 15 roku życia również może latać, pod warunkiem zgody prawnego opiekuna.

● **FRANCJA.** Piloci samolotowi uprawiający akrobację postanowili wydawać własne czasopismo. Jest nim kwartalnik o nazwie „Acro" poświęcony wyłącznie akrobacji. Funkcję redaktora naczelnego pełni pani Madeleine Delcroix, znana lotniczka.

● **FRANCJA.** O bezpieczeństwie latania i podstawowych przepisach higienicznych informuje miesięcznik „Aviasport". Autor artykułu lekarz z zawodu, podaje co jest zalecane, a co szkodliwe dla każdego pilota i członka załogi. Wymienia się zatem środki farmakologiczne, po zażyciu których nie wolno – od 24 do 48 godzin – wsiadać do samolotu bądź innego statku powietrznego. Nawet antybiotyki jak streptomycyna, chloromycetyna czy sulfamidy wymagają 48-godzinnej „kwarantanny" na ziemi.

● **FRANCJA.** Czego to statystycy nie wyliczą! Jak wynika z obliczenia kosztów przelot jednego kilometra przez jednego pasażera na pokładzie aerobusu A-300 – wynosi on 0,24 franka. Dla najtańszego samochodu francuskiego Citroen 2 CV koszt przewozu wynosi natomiast 0,270 franka przy założeniu, że samochód przebywa rocznie 15 tys km i przewozi 4 osoby w ciągu 3 lat eksploatacji. Samolotem zatem nie tylko bliżej, ale i taniej!

● **FRANCJA.** Policja drogowa zdecydowała się zakupić 30 śmigłowców Ecureuil, które zastąpią wysłużone Alouette-II.

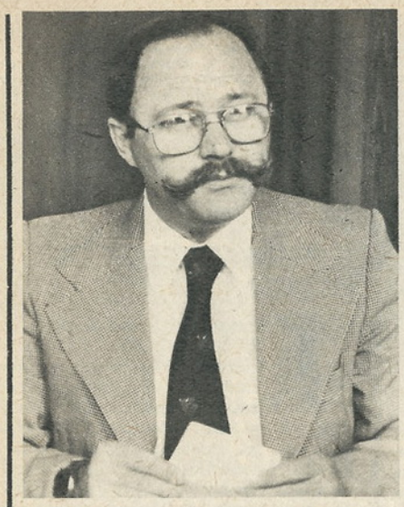
● **FRANCJA.** Mistrzami Francji na 1980 r. w akrobacji samolotowej zostali: Catherine Marion i Louis Pena. W mistrzostwach, które odbyły się w dniach 1–4 czerwca w Péronne, uczestniczyło 10 mężczyzn i kobiet. C. Marion latała na CAP-20L, a L. Pena na ASA.200.

● FRANCJA. Najmłodszym pilotem samolotowym jest 16-letni Frédéric Francomme z aeroklubu Péronne. Wylatał się w maju roku bieżącego na Rallye. Ojciec chłopca jest również pilotem sportowym. Frédéric zamierza poświęcić się w przyszłości służbie w lotnictwie komunikacyjnym.

● **SZWAJCARIA.** Statystyki oficjalne informują, że w końcu ubiegłego roku na terenie Szwajcarii znajdowało się 2460 statków powietrznych. W liczbie tej m.in. 94 śmigłowce; 37 motoszybowców; 764 szybowce i 63 balony. Zarejestrowano 3 państwowe porty lotnicze, 6 portów regionalnych, 63 lotniska klubowe i 46 lądowisk górskich. W roku sprawozdawczym wydarzyło się 111 wypadków na ogólną liczbę 480 000 wylatanych godzin. 64 wypadki dotyczą samolotów, 21 – szybowców, 8 – śmigłowców, 3 – motoszybowców, 3 – balonów, 4 – spadochronów. Podkreśla się, że 19 wypadków zdarzyło się podczas ruchu na ziemi.

● **USA.** Wytwórnia Mc Donnell informuje, że nowy samolot DC-10 serii 30ER ma powiększony zasięg do 10 620 km i zabiera 144 000 litrów paliwa przy masie startowej 263 088 kg. Dwa samoloty tego typu zakupiło ostatnio przedsiębiorstwo Swissair. Dostawa nastąpi za dwa lata. Samoloty wykorzystane zostaną na liniach południowoatlantyckich łączących bezpośrednio Zurych z Rio de Janeiro bez potrzeby lądowania w Dakarze co ma miejsce obecnie.

NASZE ROZMOWY



Z dyrektorem przedstawicielstwa PLL LOT na Amerykę Północną — mgr ZBIGNIEWEM KISZCZAKIEM

NASZE TRANSATLANTYCKIE

— Placówka, którą Pan bezpośrednio kieruje, ma swą siedzibę w Nowym Jorku, Pan zaś jest przedstawicielem PLL LOT na całą Amerykę Północną. Co to oznacza w praktyce i jak Pan na co dzień sprawuje tę funkcję?

— Bezpośrednio kieruję w zasadzie tylko pracą naszego nowojorskiego oddziału. Wykonuję natomiast szereg funkcji koordynacyjnych w odniesieniu do naszego oddziału w Montrealu i Chicago. Ze względu na odmienność rynków, a po części i odległość, moja współpraca z placówką montrealską jest luźniejsza. Placówką tą kieruje w sposób znakomity dyr. Robert Słaby, który ma ogromne doświadczenie zarówno handlowe jak i eksploatacyjne, nabyte w ciągu długich lat pracy na stanowiskach dyrektorskich w Warszawie oraz na placówkach w Paryżu i Kairze. W Chicago naszym przedstawicielem jest dyr. Krzysztof Mularuk, również doświadczony i długoletni pracownik PLL LOT. Wspomniałem przed chwilą o odmienności rynków. A teraz kilka słów, na czym to polega...

Otóż do Kanady latamy w poolu z towarzystwem Air Canada. Władze kanadyjskie nie dopuszczają do nadmiernej konkurencji między towarzystwami lotniczymi (latającymi do Kanady). Objawia się to m. in. zunifikowanymi taryfami lotniczymi, reglamentacją liczby połączeń lotniczych poszczególnych przewoźników, reglamentacją czarterów, zunifikowanym systemem prowizji od sprzedaży biletów lotniczych itd.

Zgoła inny system obowiązuje w Stanach Zjednoczonych. To, co w Kanadzie (a właściwie w większości krajów świata) jest normą postępowania obowiązującą przewoźników lotniczych, to w Stanach Zjednoczonych zakazane jest pod groźbą surowych kar, jako działalność antykonkurencyjna. Dlatego w USA przewoźnikom nie wolno zawierać umów poolowych, nie wolno im umawiać się co do stosowania jednolitych taryf lotniczych, czy też co do jednolitego systemu prowizyjnego. W Stanach Zjednoczonych sami więc ustalamy nasze taryfy, stawki prowizji, ustalamy program połączeń regularnych i czarterowych, sami wreszcie mianujemy agentów i sprzedajemy własne bilety. Jak łatwo się z powyższego domyślić, skłonny jestem raczej pozostawiać sprawy kanadyjskie w doświadczonych rękach dyr. Słabego i koncentrować się na problemach większego i bardziej skomplikowanego rynku Stanów Zjednoczonych.

— Regularną komunikację lotniczą nad Północnym Atlantykiem na trasie Warszawa — Nowy Jork PLL LOT uruchomiły w 1973 roku. Mówiło się wtedy i podtrzymuje do dziś, iż było to jedno z największych przedsięwzięć, a zarazem osiągnięć LOTU. Dlaczego?

— Względów jest wiele. Wśród nich — historyczne (LOT planował to przedsięwzięcie już przed wojną) i społeczne (ogromna Polonia amerykańska) i wreszcie — gospodarcze. Te ostatnie mają też dla LOTU (i nie tylko) bardzo poważne znaczenie. Na linii tej LOT wykonuje największą pracę przewozową, notuje też najpoważniejsze wpływy, w tym dewizowe. Cóż, kiedy notuje też największe koszty. Kiedy w 1973 roku rozpoczęliśmy regularne latanie do USA, galon amerykański paliwa kosztował 17 centów. W roku ubiegłym za ten sam galon płaciliśmy już 1,36 dolara. A taryfy wcale nie wzrastały proporcjonalnie do wzrostu kosztów. Ostatnio te propozycje nieco się poprawiły, ponieważ nie tylko LOT, ale właściwie wszyscy przewoźnicy na Północnym Atlantyku znaleźli się w bardzo trudnej sytuacji. Ostatnio uczestniczyłem w dużej konferencji na temat lotnictwa cywilnego, która obradowała w Nowym Jorku. Przekonałem się jeszcze raz, że nic tak nie jednoczy, jak bieda. Narzekali wszyscy przewoźnicy atlantyccy — zarówno ci wielcy jak i mali. Mimo obecnych trudności jestem jednak optymistą. Uważam, że przewoźnicy atlantyccy wyjdą z obecnego impasu, ponieważ alternatywa — likwidacja lub ograniczenie połączeń, jest nie do przyjęcia tak długo, jak długo istnieją rzesze pasażerów lotniczych po obu stronach oceanu, gotowych zapłacić godziwą cenę za podróż samolotem.

— Liczba przewoźników lotniczych nad Północnym Atlantykiem od roku 1973 praktycznie nie zmieniła się. A mimo to mówi się, iż walka konkurencyjna między tymi przewoźnikami nieustannie zaostrzała się i zaostrza nadal. W czym się to przejawia i gdzie tkwią tego przyczyny?

— Po pierwsze — liczba tych przewoźników jednak zwiększyła się. Po drugie — ci nowi przewoźnicy to często niezwykle agresywni, finansowo mocni i wyposażeni w nowoczesne, ekonomiczne samoloty przedsiębiorcy. Można ich szukać po obu stronach oceanu. Chociażby słynny Sir Freddie Laker, czy też jego amerykańscy konkurenci. Poza tym od roku 1973 znacznie wzrosła liczba oferowanych na Północnym Atlantyku miejsc. Wzrosła ona w większym nawet stopniu niż przyrósł ruch pasażerski. Stąd nieuchronna konkurencja. Do tego należy dodać, że administracja prezydenta Cartera wprowadziła tzw. deregulację lotnictwa cywilnego. O niektórych jej objawach mówiłem wyżej. O skutkach wypowiadała się wspomniana konferencja lotnictwa cywilnego. Jednym z najpoważniejszych skutków deregulacji (która notabene znalazła wyraz w ustawie Kongresu Stanów Zjednoczonych) jest swoboda uruchomienia połączeń lotniczych przez przewoźników lotniczych, szczególnie ze Stanów Zjednoczonych. Władze Stanów Zjednoczonych starają się usilnie wprowadzić tę swobodę również na arenie międzynarodowej. Dzieje się to nieraz z różnym skutkiem, ale generalnie prowadzi do coraz większego zaostrzania się konkurencji. W USA specjaliści od spraw lotniczych przewidują, że w wyniku tej akcji nastąpi poważna koncentracja kapitału czy to przez fuzje poszczególnych linii lotniczych (np. ostatnio połączył się Pan Am z National) czy też nawet, co gorsza, przez bankructwa mniej zasobnych i mniej elastycznych towarzystw lotniczych.

W ostatnim okresie, jak by mało było plag trapiących linie lotnicze na Północnym Atlantyku (szczególnie wzrost cen paliwa lotniczego i innych kosztów eksploatacji) ruch lotniczy, m. in. w związku z recesją i inflacją w USA, wykazuje tendencje do stagnacji, a nawet spadków. Dlatego np. w Stanach Zjednoczonych wiele linii lotniczych walczy o utrzymanie się na powierzchni przy pomocy ekonomicznie nieuzasadnionych obniżek taryf, czy też przy pomocy tricków znanych dotąd w supermarketach, jak np. rozlosowywanie wśród pasażerów bezpłatnych lub zniżkowych przelotów, czy też nagród rzeczowych. Władze Stanów Zjednoczonych twierdzą, że walka konkurencyjna między liniami lotniczymi ma w konsekwencji doprowadzić do obniżenia ceny za bilety lotnicze. Walka ta jednak na pewno nie obędzie się bez ofiar, którymi, zdaniem najpoważniejszych ekspertów ekonomicznych i specjalistów lotniczych, staną się słabsze linie lotnicze.

— Jak PLL LOT radziły i radzą sobie w tej sytuacji oraz jak oceniłby Pan już prawie siedmioletni dorobek LOTU w przewozach atlantyckich?

— PLL LOT jak dotąd radzą sobie dobrze. Nie oznacza to, że odnotowujemy wielkie sukcesy dewizowe. Z rachunkiem dewizowym mamy stale poważne kłopoty mimo, że blisko 50% naszego ruchu na połączeniach transatlantyckich stanowią pasażerowie dewizowi. Ale drugie 50% — to pasażerowie złotówkowi, których koszty dewizowe przewozu musi LOT pokryć z uzysku dewiz od pasażerów amerykańskich. A przy obecnym poziomie taryf obowiązujących w USA i niezwykle wysokich kosztach eksploatacji, nie jest to wcale łatwe ani proste. Tylko dzięki bardzo wysokiemu wskaźnikowi wykorzystania miejsc w naszych samolotach i bardzo ostremu reżimowi oszczędności udaje nam się jakoś wiązać koniec z końcem. Ale, jak już mówiłem, mam nadzieję, że w najbliższych latach sytuacja ulegnie znacznej poprawie. Będziemy eksploatowali na linii do USA oszczędniejsze pod względem zużycia paliwa samoloty, a taryfy lotnicze wykazują w ostatnich miesiącach wyraźną tendencję wzrostu. Jeśli idzie o sukcesy — to w ciągu 7 lat eksploatacji linii do USA doszliśmy z 2 połączeń regularnych tygodniowo do codziennych połączeń i z kilkunastu tysięcy pasażerów do ponad 80 tysięcy pasażerów rocznie.

— A jak ocenia Pan, względnie wyobraża sobie, szansę dalszego wzrostu przewozów na tym kierunku?

— Szanse na dalszy rozwój naszych połączeń do USA oceniam jako bardzo dobre. Mimo wszelkich dotychczasowych sukcesów w zdobywaniu rynku USA przewozimy, razem z Pan American, mniej niż 40% ogólnej liczby pasażerów z USA do Polski. Patrzymy więc bardzo łakomym okiem na te pozostałe 60% ruchu. Nie uda się jednak tego ruchu zdobyć bez dalszego rozwoju naszych połączeń w USA. Szczególnie ważne jest nie tyle zwiększanie liczby rejsów do Nowego Jorku, ile uruchamianie połączeń do nowych punktów w USA, wśród których czołową obecnie rolę odgrywa połączenie do Chicago. W latach przyszłych marzy mi się latanie na zachodnie wybrzeże USA (Los Angeles) i na Florydę.

Rozmawiał: WIK-WION

Zdjęcie: J. Czerniak

Uroczyste ślubowanie młodzieży Liceum im. Czesława Tańskiego po otrzymaniu sztandaru ● Zbiorcza Szkoła Gminna – Liceum Ogólnokształcące im. Czesława Tańskiego w Puszczy Mariańskiej ● Dyrektorka Liceum mgr Władysława Wrzesińska.

1. ŁĄTKI NAD RAWKĄ

Skąd ja tutaj się wziąłem nad tą przeczystą rzeczką? Po co siedzę z dala od codziennych zajęć, od miasta i obserwuję gromadkę, może eskadrę, przemykających nad wodą łątek pięknoskrzydłych, połyskujących w słońcu swymi niebieskimi odwłokami? Może jestem na wakacjach? Jestem tutaj urzędowo i służbowo. Co prawda, gdyby przed wielu, wielu laty zaproponowano mi reporterskie zadanie znad Rawki, skrzywiłbym się i pomyślał: cóż można z tej puszczańskiej okolicy przywieźć, jakież sensacje godne pióra — wiecznego czy ołówka...? Oto znad Amazonki, no, powiedzmy — Sekwany czy Tamizy — to rozumiem... Dziś, wiem to doskonale, najtrudniejsze są właśnie podróże do Polski. Dlatego tutaj jestem. W miejscowości Puszcza Mariańska. Do Rawki stąd parę ładnych kilometrów, ale trud się opłaca — ze względu na piękno krajobrazu. A zatem — Puszcza Mariańska, 20 czerwca. Data ważna, ale o tym za chwilę.

Od bardzo wielu lat mam okazję spotykania się z historią. A szczególną postacią tej historii jest **Czesław Tański.** Malarz i pionier naszego szybownictwa. Postać niezwykle romantyczna, co tajemnicza dla wielu. Dobre 30 lat temu próbowałem dowiedzieć się cokolwiek o Tańskim u prof. **Kazimierza Lasockiego,** również artysty-malarza, człowieka doskonale obeznanego z historią malarstwa, jak i ludzi przełomu XIX wieku. Profesor przyjął mnie bardzo gościnnie w swej ogromnej pracowni malarskiej — luksus to wprost niezwykły w zniszczonej wówczas Warszawie — na ulicy Wiejskiej. Zastałem artystę przy pisaniu pamiętników. Oczywiście, znał Tańskiego. Ale znał doskonale jako malarza. Wiedział, naturalnie, o jego ciągotach do budowy aparatów cięższych od powietrza, o jego manii wynalazczej, o jego ciągłym niepokoju i uczuleniu na nowości techniki powietrznego żeglowania. Ale kładł to na karb młodości, lekkomyślności, tego jak go dosłownie nazwał — cygana, oczywiście w najlepszym tego słowa znaczeniu.

To był szalony człowiek — mówi Lasocki. — Potrafił biedakom oddać wszystkie nieomal swoje buty. Sam wtedy chodził w najgorszych łapciach. No tak, pieniędzy u niego nigdy nie było w nadmiarze. Kochał życie. Uwielbiał kobiety. Dużo malował, ale z tego malowania majątku się nie dorobił. Wspaniały człowiek. Portret i pejzaż — to chyba były jego specjalności, chociaż i świetnie malował konie.

Profesor pokazał mi następnie niezwykłą mapę Polski. Wykonana ona została przez bliżej mi nie znanego artystę cienkim piórkiem. Tylko że zamiast warstwic i znaków topograficznych wpisano na niej bardzo maleńkimi literkami nazwiska chyba wszystkich malarzy polskich! Profesor szybko znalazł na tej „mapie" nazwisko Tańskiego, a przy nazwisku datę i miejsce urodzenia. Wyraźnie wypisano: Pieczyska. Umówiłem się z profesorem na bardziej szczegółową pogawędkę. Niestety, już nie zdążyłem — profesor zmarł w 1952 r. Nie wiem czy zdołał dokończyć pamiętnik, który mi pokazywał w postaci kilku pokaźnej grubości brulionów. Nie wiem czy umieścił w nim wspomnienia o swej znajomości z Tańskim.

Bieżące obowiązki przerwały na pewien okres czasu poszukiwania śladów pioniera szybownictwa. Wkrótce pojawiła się książka **Jerzego R. Koniecznego,** poświęcona historii naszych najwcześniejszych poczynań lotniczych. A w niej obszerny rozdział o Tańskim, wsparty oryginalnymi, nie znanymi dotąd rysunkami artysty z okresu, kiedy zajmował się intensywnie budową modeli latających, jako nieodzownego studium przed budową balansjera — szybowca podwieszanego, który nieco przypomina współczesną lotnię. W książce tej wyjaśniono szereg zagadek technicznych odnośnie konstrukcji. Na pewno nie ustrzeżono się przed zbyt łatwymi sformułowaniami, na pewno brakowało wtedy szerszego spojrzenia na całokształt działalności Tańskiego, nie tylko przecież konstruktora-amatora statków powierznych. Ale książka Koniecznego była pierwszą obszerniejszą publikacją na temat Tańskiego, jaka kiedykolwiek się ukazała w Polsce!

Zachęcony książką Koniecznego postanowiłem, no, dobre 20 lat temu, wyruszyć tropami Tańskiego, przedkładając pracę reporterską nad bardzo specjalną pracę bibliofilską. A może, myślałem, jeszcze coś się uratowało z dawnych dziejów, a może odnajdę jakiś strzęp nieznany — tak zawsze przypuszcza amator sensacji — może dokonam odkrycia co poruszy niebo i ziemię?

Odkryć sensacyjnych nie miałem. Odwiedziłem Pieczyska za Górą Kalwarią, miejsce dziecięcych lat Tańskigo. Pokazano mi miejsce, gdzie stał „dwór" Tańskich. A uprzejmy mieszkaniec Pieczysk pan **Antoni Górecki** bardzo dokładnie wskazał mi miejsce, gdzie znajdowały się zabudowania. Wykonałem serię zdjęć, nasiąkłem, jak to się mówi, klimatem wioski, obejrzałem kościółek, miejsce dorocznych pielgrzymek wiernych i ogromnie żałowałem, że innych śladów nie znalazłem.

Wówczas dotarłem także do Puszczy Mariańskiej, jadąc od Mszczonowa, aby obejrzeć miejsce gdzie przebywał Czesław Tański i gdzie zmarł. Naturalnie, odszukałem dom artysty, którym opiekowała się siostra ostatniej żony malarza i jego modelki. Przyjęty zostałem nieufnie. Tak przyjmują zawsze nieznanych gości niektórzy starzy ludzie, może zawiedzeni życiem, może niedowierzający dużo młodszym od siebie. Musiałem długo opowiadać, legitymować się, wyjaśniać, uspokajać, aż wreszcie uzyskałem to, że... zaproponowano mi szklankę herbaty i talerz jajecznicy. Lody zostały nieco przełamane. A gdy wyczułem, że nieufność topnieje, zacząłem pytać o Tańskiego.

Część moich rozmów zawarłem w szkicu pt. Na tropach Czesława Tańskiego („Skrzydlata Polska" nr 44/1960 r.). Naturalnie, pani **Markowska,** siostra **Zofii Stolarskiej** – opiekunki Tańskiego, znała malarza i opowiedziała mi o jego pracy, życiu codziennym i zamiłowaniach.

Urzeczony pięknem Puszczy Mariańskiej, pojechałem nad Rawkę. I tam zobaczyłem łątki... Niewątpliwie podobne oglądał Tański. Bo jakżeby mógł zbudować inaczej skrzydła sprężyste swego balansjera-lotni, nie wzorując się na arcyprzemyślnej konstrukcji skrzydeł owadów czy ptaków? Odwiedziłem grób Tańskiego na miejscowym cmentarzu. Na zakończenie swego artykułu napisałem smętną uwagę o kruchej pamięci ludzkiej, o bardzo zaniedbanej, ubożuchnej mogile naszego pioniera lotnictwa, którego imieniem oznaczyliśmy medal przyznawany za najwybitniejsze osiągnięcia w szybownictwie. A później? Tylko lata mijały.

2. W DWADZIEŚCIA LAT PÓŹNIEJ...

Trudno ukryć wzruszenie. Po 20 latach znów jestem w Puszczy Mariańskiej. Dokładnie — 20 czerwca 1980 roku, godzina 10.00. Znajduję się w sali Gminnego Ośrodka Kultury w Puszczy Mariańskiej i jestem świadkiem podniosłej uroczystości. Wszyscy odświętnie ubrani, dziewczęta w białych bluzkach, chłopcy w takich samych koszulach. Dekoracje. Biel i czerwień. Wsłuchuję się w słowa padające z mównicy. Notuję wszystko pilnie. Przemawia przedstawiciel kuratorium oświaty i wychowania: Działając na podstawie zarządzenia ministra oświaty i wychowania z dnia 25 maja 1960 r., dziennik urzędowy Ministerstwa Oświaty nr 8, pozycja 131 w sprawie nazw szkół ogólnokształcących... w sprawie ceremoniału szkolnego, zarządzam co następuje: Paragraf pierwszy: Liceum Ogólnokształcącemu w Puszczy Mariańskiej nadaję imię Czesława Tańskiego. Paragraf drugi: Pełna nazwa szkoły brzmi: **Zbiorcza Szkoła Gminna w Puszczy Mariańskiej, Liceum Ogólnokształcące w Puszczy Mariańskiej imienia Czesława Tańskiego.** Paragraf trzeci: Liceum Ogólnokształcącemu w Puszczy Mariańskiej im. Czesława Tańskiego przyznaje się prawo posiadania i użytkowania sztandaru szkolnego... Paragraf czwarty: Uroczystość nadania imienia i wręczenie sztandaru szkolnego winna odbyć się zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Oświaty i Wychowania z dnia 18 kwietnia 1973 r. w sprawie zasad organizowania uroczystości państwowych i szkolnych. Paragraf piąty: Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 20 czerwca 1980 r. Podpisał kurator oświaty i wychowania mgr **Eugeniusz Brysiak.**

Wizytator mówi pięknie o pracy wychowawczej, o zasługach Tańskiego dla tej pracy, o jego pionierstwie w dziedzinie lotnictwa. Wskazuje Tańskiego jako wzór cnót obywatelskich.

Mówi od serca, bardzo bezpośrednio, dyrektorka szkoły mgr **Władysława Wrzesińska.** Widzę z jaką dumą patrzy na zgromadzoną młodzież swej szkoły, na przybyłych rodziców i gości. Wstydziliśmy się – powiada że tyle lat minęło, a nie zdołaliśmy godnie uczcić pamięci pioniera lotnictwa polskiego... Przemawia I sekretarz Komitetu Gminnego PZPR. Nawiązuje do tradycji polskiego lotnictwa, do czynów obywatelskich, do doniosłości utrwalania wszystkiego co pozwalało i pozwala budować lepszy świat, co związane jest z kulturą polską. Uczennice i uczniowie recytują wiersze okolicznościowe. Jest pieśń patriotyczna i wreszcie najbardziej uroczysty moment, kiedy pojawia się na sali delegacja Koła Rodzicielskiego ze sztandarem. Sztandar przejmuje wizytator i wręcza go ogromnie wzruszonej dyrektor Wrzesińskiej. Ta z kolei przekazuje wspaniały sztandar młodzieży – pocztowi sztandarowemu. Bardzo podniosła to chwila, chyba dla wszystkich tu obecnych, bez wyjątku.

Wszyscy teraz idziemy, poprzedzani pocztem sztandarowym i grupą młodzieży niosącą wieniec z czerwonych kwiatów, na pobliski cmentarz. Tam oddamy hołd patronowi liceum. Na cmentarzu nie ma już niepozornej mogiłki Tańskiego. Jest teraz porządny grób-sarkofag, przykryty marmurową grubą płytą w odcieniu brązowym przetykanym

PAMIĘCI CZESŁAWA TAŃSKIEGO

Dom Czesława Tańskiego w Olszance i pani Czesława Oziębło, która znała pioniera szybownictwa.

prążkami. Na płycie metalowa tablica z napisem. Równie gruba, solidna, o pięknym liternictwie, godnym artysty. Przed grobem poczet sztandarowy. Płyta nagrobka przykryta do połowy białą materią. Naprzeciwko grobu w długim rzędzie młodzież. Minutą ciszy czcimy pamięć Czesława Tańskiego. Sekretarz odsłania tablicę na nagrobku. Czesław Tański doczekał się pięknego, skromnego nagrobka, świadczącego o pamięci. Tej, o której mówimy, że cenniejsza jest od złota.

Tuż obok grób innego sławnego Polaka — **Józefa Rapackiego,** malarza-pejzażysty, zmarłego w 1929 r. Puszcza Mariańska obfitowała w sławne nazwiska. Tutaj mieszkali, oprócz Rapackich, Leszczyńscy — znakomici aktorzy. Tu przecież nawet car rosyjski kiedyś przyjechał. Pozostał dom-willa, senatorówką zwana, w której, jako siedzibie carskiej, mieszkał senator, a u którego w roku 1913, o czym wspominał nasz znakomity pisarz **Jarosław Iwaszkiewicz** w „Książce moich wspomnień", przebywał na wakacjach. Podobno pełnił funkcję lektora, aby zarobić parę groszy przydatnych każdemu młodemu człowiekowi, a studentowi szczególnie. Wracam z cmentarza, mijam pomniczek przydrożny z obrazem Tadeusza Kościuszki — również dzieło oryginalne Rapackiego i po chwili jestem w Gminnej Szkole i Liceum, gdzie w jednej z sal zgromadzono kilka reprodukcji zdjęć przedstawiających nowego patrona szkoły, Czesława Tańskiego.

Ale teraz dosyć moich rozważań, uwag i wspomnień. Proszę mgr Władysławę Wrzesińską, dyrektorkę liceum o wyjaśnienie, jak doszło do tego wielkiego wydarzenia w życiu szkoły, Puszczy Mariańskiej, lotnictwa polskiego, naszej kultury...

— Przyjechaliśmy tutaj przed 15 laty. Spotkaliśmy nauczycieli, państwa **Kozłowskich,** którzy nas przygarnęli jak swoją rodzinę. To chyba zadecydowało, że po studiach wraz z mężem postanowiliśmy pozostć w Puszczy. To Kozłowscy zapoznali nas z historią Puszczy i Olszanką, która jest częścią Puszczy, a którą zamieszkiwało wielu zasłużonych dla kultury polskiej ludzi, między innymi i Czesław Tański. Poznaliśmy historię tych rodzin, a Tański nam szczególnie przypadł do serca. Przed kilku laty nasz szczep harcerski przyjął imię Tańskiego. Ale ciągle było nam przykro, że nie możemy zająć się mogiłą, pomnikiem godnym tego człowieka. Postanowiliśmy działać w tym kierunku, aby powstał porządny nagrobek. Apelowaliśmy do wielu instytucji, między innymi do Aeroklubu PRL, Wojsk Lotniczych... Niestety, spodziewanej pomocy, ani odpowiedzi nie otrzymaliśmy, nie licząc fotografii użyczonych przez APRL. A nie muszę wyjaśniać, że postawienie nagrobka jest przedsięwzięciem kosztownym. Nie mając pomocy z zewnątrz, postanowiliśmy działać wespół ze społeczeństwem naszej gminy. Sądziliśmy, że akcję naszą poprą władze. Tak też się stało. Zarówno I sekretarz Komitetu Gminnego PZPR **Henryk Wrzesiński,** jak i naczelnik **Zdzisław Wacławek** poparli inicjatywę, no i dzisiaj przeżyliśmy doniosłą uroczystość odsłonięcia nagrobka, jak i otrzymania sztandaru z imieniem Tańskiego. Sztandar ufundował Komitet Rodzicielski. Pyta pan czy młodzież nasza wie, kim był Tański? Sądzę, że w większości już wie, chociaż brak odpowiednich, popularnych publikacji. Myślę, że o Tańskim bardzo mało wie ogół społeczeństwa. W encyklopedii są tylko 3 wiersze: był malarzem i pionierem lotnictwa. To naprawdę za mało informacji. Upowszechnienie działalności Tańskiego, bodaj na naszym terenie, uważamy za ważny teraz obowiązek.

Sekretarz mówi mi o dużym wkładzie społecznej pracy przy przygotowaniu nagrobka. Wiadomo jednak, że pewnych prac, tam gdzie wchodzi w grę sztuka, i rzemiosło, i materiał — nie da się rozwiązać działalnością społeczną. To samo dotyczyło sztandaru szkoły. Znaleźliśmy jednak fundatorów najbardziej kosztownego przedsięwzięcia, a mianowicie wykonania płyty na nagrobku z odpowiednim napisem. Tutaj przerywam I sekretarzowi i pytam, którzy lotnicy byli tymi fundatorami?

Niestety, nie lotnicy, ani nikt z lotnictwem związany, ani kluby seniorów, ani inne lotnicze organizacje. Płytę ufundowali pracownicy przedsiębiorstwa RSW Prasa-Książka-Ruch, a wykonały Zakłady Mechaniczne Przemysłu Poligraficznego „Grafmasz" w Warszawie. Po chwili miałem zaszczyt uścisnąć dłonie dyrektora „Grafmaszu" mgr. inż. **Romana Andrzejewskiego** i przewodniczącego Rady Zakładowej **Ryszarda Kopera.**

Pytam naturalnie I sekretarza o dom Tańskiego. Istnieje, ale na muzeum czy izbę pamięci o artyście nie nadaje się. To już bardzo stary budynek, zresztą nigdy przez Tańskiego nie ukończony. „W przyszłości, być może, postaramy się o zorganizowanie izby pamięci o Tańskim z modelami jego prac, obrazami i innymi pamiątkami. Jeśli tylko powstaną możliwości do takiego przedsięwzięcia, zrealizujemy je".

Dyrektor Gminnego Ośrodka Kultury **Stanisław Podwysocki** informuje mnie, że nie mają tutaj żadnych pamiątek po Tańskim. Ale przygotowywana jest kronika Olszanki, a również życia i działalności Tańskiego. Kronikę prowadzi **Stanisław Witek,** emerytowany nauczyciel. Rozmawiam również z panem Witkiem, który od 10 lat idzie niestrudzenie tropami Tańskiego. Opowiada mi szczegółowo o Olszance. Jak to tutaj w 1904 r. dr **Władysław Wróblewski** chciał ze względu na doskonały klimat założyć sanatorium dla chorych na gardło — był laryngologiem. Niestety, nie zrealizował swych zamierzeń, jak nie udało się to i jego następcy. Tański, zdaniem pana Witka był pionierem prac świetlicowych z dziećmi i młodzieżą tutejszych okolic. Zawsze, jak wynika z opowieści tych co pamiętają dawne lata, otaczał się dzieciarnią, pokazując im swoje modele latające, ucząc ich rysunków i sztuki podglądania natury.

Czy mógłbym mówić z panią Oziębło? Naturalnie, zaraz przyjdzie. Panią **Czesławę Oziębło** poznaję w Urzędzie Pocztowym. Tak, znała bardzo dobrze Czesława Tańskiego. Jako dziewczynka roznosiła pocztę, również do Olszanki. Od 1928 roku zatem aż do śmierci artysty, gdy tylko była dla niego poczta, odnosiła listy, przyjmowana zawsze życzliwym słowem, uśmiechem. W czasie hitlerowskiej okupacji — mówi — żył bardzo biednie. Kartofle i czarna kawa. Po stracie syna Tadeusza — piękny chłopak, przyjeżdżał tu samochodem przed wojną — załamał się. Miał, pamiętam, dużego psa i tylko z nim spacerował. Jeździł nad Rawkę, gdzie potrafił godzinami siedzieć wypatrując jakieś owady, ptaki. Mieszkałam od Olszanki chyba z 500 metrów — mówi. — Pan Tański najpierw mieszkał w pawilonie u jednych państwa, a potem wybudował dom, którego do śmierci nie zdołał ukończyć. Drewniak. To była jego wielka pracownia. Mieszkał w Warszawie, a tutaj pracował nad obrazami. Czy zostały obrazy Tańskiego? Pani nauczycielka Kozłowska ma portret córki pani Hani i pejzaż. U pani Rapackiej były też. Ale to wszystko się chyba spaliło, nie miał kto zadbać, podobnie jak i o pianino. Mówił mi, że maluje dla Zachęty w Warszawie, a w czasie okupacji na pewno dla zarobku robił portrety. Nie wiem czy cokolwiek się przechowało.

Proszę pana, to był bardzo miły, przyjemny człowiek. Od razu budził zaufanie. Miał coś w sobie takiego. Brał nas, dzieci, na wycieczki, pokazywał jak latają modele samolotów, udzielał lekcji. Znał tyle języków obcych. Lubił żarty. Miał bardzo dużo papierów. Wie pan, pism, książek. Większość spaliła się czy została zbombardowana w Warszawie. Wiem, że strata go martwiła ogromnie. W 4 lata po śmierci pana Czesława zmarła pani Zofia. Dom przejęła jej siostra.

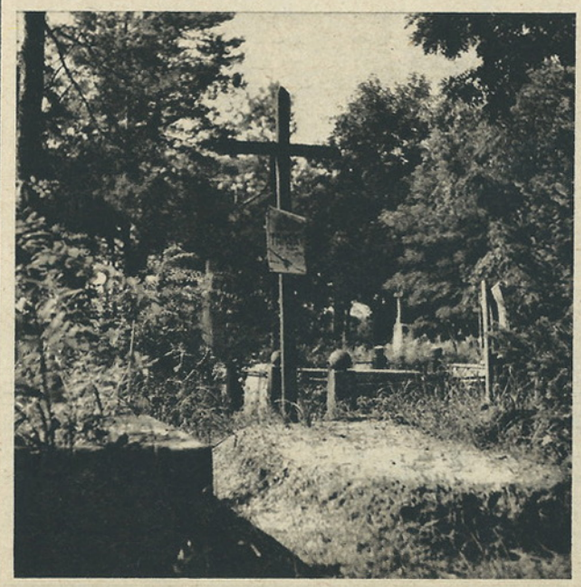
Tak, Tański miał dwie wnuczki. Nie wiem co się z nimi dzieje. Kiedy były małe, tutaj przyjeżdżały, ale później ich nigdy nie widziałam. Cieszę się, że pan Tański ma teraz piękny grób i wszyscy o nim mówią. Przed wojną nikt specjalnie nie interesował się jego osobą. Nikt nie wiedział, że to, jak dziś się dowiedziałam, pionier naszego lotnictwa. Ot, skromny malarz. Przyjaciel ludzi. Takim został w mojej pamięci. Świeć Panie nad jego duszą.

Pani Oziębło pracuje w dalszym ciągu na poczcie. Ma 62 lata. Od urodzenia związana jest ze wszystkim co działo się i dzieje w Puszczy Mariańskiej. Bardzo jej dziękuję za rozmowę, za życzliwość dla dziennikarskiego trudu.

Szkoła, w której teraz jestem, została zbudowana w 1923 r. Projektował ją artysta-malarz (i chyba architekt?) **Stefan Popowski.** Przedtem była tutaj drewniana szkoła — założona przez Komisję Edukacji Narodowej w końcu XVIII wieku. Tu, gdzie mieści się Dom Kultury, istniała niegdyś Szkoła Rzemiosł, prowadzona przez księży Marianów. A w ogóle to nazwa Puszczy sięga czasów króla **Jana III Sobieskiego,** który w 1673 r. nadał w posiadanie wieczyste Puszczę Korabiowską Marianom. Dziś gmina liczy 11 000 osób i jest, równie jak niegdyś, poważnym ośrodkiem kulturalnym. Kiedy pytam dyrektora Szkoły Gminnej **Tadeusza Kopera** o chwilę bieżącą, dyrektor wyjaśnia, że liceum powstało podczas okupacji, wyrosło na bazie kompletów tajnego nauczania. Niemcom oficjalnie pokazywano skromną szkołę rolniczą, a naukę prowadzono dla licealistów. Przed wojną była tu szkoła powszechna jedynie. Obecnie w szkole podstawowej uczy się 280 dzieci i młodzieży, a w liceum 160 chłopców i dziewcząt. Dyrektor nie jest puszczaninem, pochodzi z piotrkowskiego. Od 4 lat na tej placówce. Tu mu się podoba. Zresztą tutaj ma być siedziba przyszłej 10-latki. Tradycje szkoły są poważne. Mamy, proszę pana — mówi — naszych absolwentów na paru uczelniach zagranicznych. Mamy bardzo dużo studentów wyższych uczelni. Dumni jesteśmy z naszej młodzieży. Pan Witek — kronikarz dodaje: w 1929 r. szkoła tutejsza była reprezentowana na zjeździe pedagogów w Szwajcarii przez **Henryka Gallé** i zajęła czołowe miejsce pod względem środowiskowym i wyposażenia...

Wracam do Warszawy pełen podziwu i wdzięczności dla organizatorów podniosłej uroczystości, lekcji wychowania obywatelskiego, że nie zapomnieli o zaproszeniu dla mojej redakcji, która może zrewanżować się tylko słowem drukowanym, informując o wspaniałej inicjatywie bardzo dzielnych ludzi z Puszczy Mariańskiej, gdzie od 20 czerwca istnieje liceum ogólnokształcące im. Czesława Tańskiego, zapomnianego przez lotników pioniera polskiego szybownictwa.

PAWEŁ ELSZTEIN



Mogiła Czesława Tańskiego dawniej i obecnie. Na metalowej płycie wyryto napis: Czesław Tański, ur. 1863 r, zm. 1942 r. Twórcy szybownictwa polskiego, prekursorowi światowego szybownictwa i lotniarstwa, artyście malarzowi — społeczeństwo z Puszczy Mariańskiej.
Zdjęcia: P.E.

Humory jak pogoda

Humory pilotów są takie jak pogoda — powiedział Walenty Hardt, doświadczony instruktor, szef wyszkolenia Aeroklubu Grudziądzkiego, kierownik sportowy XV Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka. Tegoroczna, czerwcowa pogoda w Lisich Kątach była zła. To na nią można zwalić winę za to, że ta tradycyjna już impreza dla bezpośredniego zaplecza naszych szybowcowych mistrzów nie została uznana za rozegraną. Wymęczono zaledwie trzy konkurencje, tymczasem regulamin tych ogólnopolskich zawodów (II liga) przewiduje rozegranie co najmniej czterech konkurencji. Okazały puchar dla zwycięzcy XV KZS, ufundowany przez patrona zawodów, Grudziądzkie Zakłady Przemysłu Gumowego STOMIL i piękny radiomagnetofon ufundowany przez rodzinę Szczepana Grzeszczyka, nie zostały rozdane. Czołówka niedokończonych zawodów nie zakwalifikowała się formalnie do przyszłorocznych mistrzostw Polski (I liga), chociaż ma nadzieję, iż wystartuje w nich na mocy nadzwyczajnej decyzji Komisji Szybowcowej APRL.

Przypomnijmy jednak krótko przebieg zawodów. W pierwszym ich dniu, 8 czerwca, wszyscy byli jak najlepszej myśli. Po uroczystym otwarciu zawodów, 32 pilotów z 20 aeroklubów i startująca poza konkursem Jolanta Baberowska z Aeroklubu Grudziądzkiego z nadzieją polecieli na trasę trójkąta 207 km, z punktami zwrotnymi w Tucholi i Toruniu. Niespodziewanie za Borami Tucholskimi skończyła się dobra pogoda i większość zawodników lądowała przygodnie na drugim boku pechowego trójkąta. Tylko doświadczony Wiktor Sznurowski z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku — mistrz Polski w klasie standard z 1977 r. — zameldował się w Toruniu, ale doleciał tam przez... Bydgoszcz. Ostatecznie wylądował na 181 km, dalej o ponad 50 km od następnego zawodnika w tej konkurencji, Pawła Wojdy z Białegostoku. Do mety nie doleciał więc nikt. W. Sznurowski z 563 pkt został samotnym liderem, wyprzedzając o ponad 200 pkt następnych pilotów.

Konkurencja była uznana, ale wszystkie zawodnicze Cobry i Piraty (komisja techniczna zawodów nie dopuściła do startu kilka Cobr, które przyleciały do Lisich Kątów, a ich piloci musieli z konieczności przesiąść się na Piraty) czekały na ściągnięcie z terenu przygodnego. Co to znaczy, wiedzą dobrze organizatorzy każdych zawodów szybowcowych. Część szybowców udało się ściągnąć z pól przy pomocy samolotów. Większość mogła jednak wracać tylko drogą kołową. Służył do tego jeden jedyny (!) wózek transportowy, znajdujący się w dyspozycji organizatorów. Wózków, które na czas zawodów miały przyjechać z sąsiednich aeroklubów, jeszcze nie było. Ostatniego zawodnika ściągnięto we wtorek w południe, wprost na start następnej konkurencji. W międzyczasie minął pogodny poniedziałek 9 czerwca. Tego dnia cumulusy na niebie nie cieszyły pilotów. Wszyscy zdawali sobie jednak sprawę, że łatwo jest rozgrywać zawody, jeśli szybowce wracają na lotnisko, bądź jeśli organizatorzy dysponują pełnym zabezpieczeniem technicznym na przypadek lądowań przygodnych, a także precyzyjną i specjalistyczną prognozą pogody, przygotowywaną przez meteorologa specjalistę. Tak jednak nie było, a meteorologa szybowcowego na zawodach w Lisich Kątach już bardzo dawno nikt nie widział.

We wtorek 10 czerwca przy dobrej, cumulusowej pogodzie, rozegrano krótką, ale w pełni udaną, konkurencję — trójkąt 107 km Lisie Kąty — Krotoszyny — Brachlewo — Lisie Kąty. Do mety doleciało 31 szybowców. Wygrał niespodziewanie na Piracie (ze współczynnikiem) Krzysztof Piotrowski z Zielonej Góry, osiągając prędkość 77,65 km/h i 1 000 pkt. Tuż za nim był jednak Wiktor Sznurowski na Cobrze, który osiągnął 87,41 km/h i stracił zaledwie 13 pkt. Godzinę po przylocie ostatniego zawodnika skończyły się warunki do latania szybowcowego. Po dwóch konkurencjach czołowe miejsca zajmowali: 1. W. Sznurowski — 1 550 pkt, 2. K. Piotrowski — 1 311 pkt, 3. A. Bylok — (Bielsko-Biała) — 1 221 pkt.

Środowy, niepogodny ranek powoli zmienił się w pogodę cumulusową. Organizatorzy byli jednak mało cierpliwi i zbyt wcześnie zrezygnowali z rozegrania konkurencji. Za to czwartkowe, zaciągnięte niskimi chmurami niebo, nie dało organizatorom żadnych szans. Szybowce hangarowano z powrotem już w deszczu. Wśród zawodników, jak powiedział jeden z nich, została „frustracja środą".

W piękne cumulusowe dni, piątek i zwłaszcza sobotę (warunki tego dnia oceniono nawet na trójkąt 600 km od Cobr), nie było, zapowiedzianej zresztą wcześniej, zgody służby ruchu lotniczego na loty.

W niedzielę 15 czerwca niebo było bezchmurne i wiał silny, wschodni wiatr. Kierownik sportowy wyznaczył najpierw docel-powrót do Olsztyna, a potem zmienił decyzję na krótszy, liczący 150 km docel-powrót do Ostródy. Próbujące odejść na trasę szybowce wiatr ponownie spychał nad lotnisko. W tej sytuacji W. Hardt zmuszony był odwołać konkurencję.

Brak zgody na loty w poniedziałek nie miał dla szybowników znaczenia, bowiem padał wtedy deszcz. Za to we wtorek 17 czerwca szybowce poleciały wreszcie na trasę znanego już trójkąta 107 km, lecz w odwrotnym kierunku. Do mety doleciało jednak tylko dwóch pilotów, Janusz Wasilewski z Wrocławia i Waldemar Wrona z Zamościa oraz latająca poza konkursem J. Baberowska. Większość zawodników nie przejawiała jednak chęci do samodzielnego lotu i trzymała się kurczowo lidera zawodów, W. Sznurowskiego, wierząc zapewne, że ten doświadczony zawodnik wskaże im pewną drogę do mety w niepewnej dla latania bezsilnikowego pogodzie. Po pierwszym punkcie zwrotnym lider podjął jednak błędną, jak się później okazało, decyzję. Z 600 m poleciał na zewnątrz trójkąta, pod chmurę, która zaczęła się rozpadać i już nie dawała wznoszeń. Za nim, jak za panią matką, poleciało 17 szybowników. Wszyscy lądowali przygodnie. Innym też nie wiodło się lepiej. Mierne rezultaty nie pozwoliły uznać konkurencji ze względów regulaminowych. Służba techniczna mistrzostw, mimo że wzmocniona już dodatkowymi samolotami i wózkami transportowymi, miała pełne ręce roboty.

Po deszczowej środzie, w czwartek nad Lisimi Kątami zaległy ciężkie chmury. Po południu rozjaśniło się jednak, a wieczorem pokazały się cumulusy o podstawach 1 100 m, dające wznoszenia do 2 m/s. Było jednak zbyt późno, by można było wszystkim zawodnikom dać równe szanse startu w ewentualnej konkurencji. Sytuację komplikowała dziwna dla szybowników zgoda na przelot tylko powyżej (!) 800 m.

W piątek znów padał deszcz, a w sobotę rejon Lisich Kątów znalazł się pod wpływem słabego klina wyżowego. Wprawdzie wysoko na niebie zalegały cirrusy, ale cumulusy wyglądały zdecydowanie i trójkąt 211 km przez Ostródę i Golub-Dobrzyń wydawał się zadaniem do pewnego wykonania. Zamek w Golubiu-Dobrzyniu, stanowiący punkt zwrotny trasy, był jednak nie do zdobycia. Ponownie nikt nie doleciał do mety. Sędzia główny zawodów prof. Zygmunt Franaszczuk nadaremnie wyglądał szybowców zmierzających do mety, a pomagający mu Jan Michalski, przy okazji polujący z aparatem fotograficznym na efektowne doloty, i tym razem nie utrwalił nic na kliszy. Konkurencję uznano jako odległościową. Większość szybowców lądowała między 110 a 150 kilometrem. Największe odległości, po 157 km, uzyskali J. Wasilewski i M. Winny (Leszno), za co otrzymali po 813 pkt. W. Sznurowski i tym razem próbował obchodzić obszary atermiczne. W efekcie wylądował na przeciwległym brzegu Wisły, w okolicach Świecia. Z 250 przelecianych kilometrów zaliczono mu 110 km, co pozwoliło mu utrzymać przewagę po trzech konkurencjach.

Niedziela 22 czerwca, a nawet poniedziałek 23 czerwca, miały być dniami dodatkowej szansy na rozegranie brakującej do uznania zawodów czwartej konkurencji. Pełne zachmurzenie nieba w niedzielę i takaż prognoza na poniedziałek dopełniły kielicha, jeśli nie goryczy, to na pewno żalu zawodników i organizatorów. Ich wspólny wysiłek nie został uwieńczony sukcesem. Tak bywa nie tylko w szybownictwie, które jest jednak szczególnie uzależnione od pogody. Właśnie dlatego każdy jej uśmiech w tej dyscyplinie powinien być właściwie wykorzystany. Nie zawsze jednak jest to zależne od zawodników i organizatorów.

Uczestników niedokończonych XV Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka żegnali sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Stanisław Wdowczyk i kierownik Aeroklubu Grudziądzkiego ppłk rez. pil. Józef Sitarski, zapraszając ich na rok przyszły do rywalizacji w Lisich Kątach o nie rozdane nagrody. W poniedziałek nad Lisimi Kątami wyjrzało słońce.

HEK

P.S. Wyniki zawodów po trzech konkurencjach zamieściliśmy w numerze 27 z br.

Uczestnicy XV Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka na lotnisku w Lisich Kątach. Wśród stojących siódmy z prawej — lider nie dokończonych zawodów, Wiktor Sznurowski.

Zdjęcie: Jan Michalski

Gazeta LOTNIKÓW

Rzadko się zdarza, aby redakcja jakiegoś pisma miała swe pomieszczenia w hotelu. Hotele są dla ludzi, a nie dla instytucji; a poza tym, jaki szef wydawnictwa zechce podpisywać wysokie rachunki za wynajmowanie pokoi, gdyż wszędzie na świecie hotele są drogie. Kiedy jednak redakcja gazety lotniczej ma swój lokal w hotelu przedsiębiorstwa przewozów lotniczych, którego problematyką się zajmuje, to już może mniej dziwić. Dlatego, że w ten sposób redakcja jest na co dzień bliżej życia — wśród pasażerów korzystających z usług tego przedsiębiorstwa. Takie wrażenie można by odnieść, odwiedzając redakcję gazety „Wozdusznyj Transport" (Transport Powietrzny), która zajmuje całe jedenaste, ostatnie piętro hotelu Aeroflotu w Moskwie przy Prospekcie Leningradzkim.

Jest to jednak wrażenie pozorne, mniemanie błędne, z których rychło wyprowadzają człowieka przemili pracownicy redakcji, których jestem gościem. Gazeta, wychodząca dopiero od stycznia 1978 r., była pilnie potrzebna, trzeba było redakcję gdzieś ulokować, zdecydowano się więc z braku innego dać jej tymczasowe pomieszczenie we własnym... hotelu. Takiej tymczasowości, zresztą, życzyć by można wszystkim redakcjom: duże, widne pokoje, a przy każdym przedpokoje, prysznice i ubikacje; ze wszystkich okien — ładna panorama na Moskwę. Wszędzie tu blisko — do pasażerów Aeroflotu, których setki przechodzą codziennie przez Moskiewski Dworzec Lotniczy i przez hotel, do pracowników i zarządu Aeroflotu oraz władz lotniczych, albowiem obok hotelu mieszczą się siedziby Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR i Komitetu Centralnego Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa, których organem jest gazeta ukazująca się trzy razy w tygodniu, we wtorki, czwartki i soboty.

Dwa i pół roku w życiu pisma to niewiele, ale „Wozdusznyj Transport" ma już dziś niemały dorobek. Ukazuje się w nakładzie 130 tysięcy, z tego tylko 4 tysiące egzemplarzy sprzedawanych jest w kioskach; pozostała reszta rozchodzi się w prenumeracie i — jak przystało na pismo lotnicze — rozwożona jest samolotami, co sprawia, że dociera szybko do czytelników w najbardziej odległych rejonach Związku Radzieckiego. Gazeta, można by rzec, weszła w życie z marszu, dynamicznie — szybko zdobyła czytelników i sympatię pracowników lotnictwa cywilnego. Wyróżnia się też spośród innych gazet ciekawym układem graficznym, szybką informacją, celnym i aktualnym komentarzem; stosując różnorodne formy dziennikarskie, omawia na swych łamach problemy ekonomii, techniki i eksploatacji sprzętu lotniczego, nauki, historii i kultury oraz tak ważne na co dzień sprawy społeczno-polityczne i pracownicze. Żywa jest łączność gazety z czytelnikami, o czym świadczy chociażby liczba listów napływających do redakcji; w 1978 r. było ich 13 tysięcy, a w I tylko kwartale bieżącego roku — 5 000 tysięcy. Redakcja zwraca dużą uwagę na wychowawczą i agitacyjną rolę gazety, podejmując wiele akcji czytelniczych i organizatorskich.

Stosunkowo szybko skompletowano w redakcji 56-osobowy zespół dziennikarski, dbając przy tym, o to, aby w jego gronie znaleźli się również ludzie znający problematykę lotniczą. Udało się to z powodzeniem. Naczelnym redaktorem gazety jest doświadczony dziennikarz — Jurij Ponomarienko, były lotnik wojskowy. Mówi dobrze po polsku. Nic w tym dziwnego, ponieważ uprzednio był wieloletnim korespondentem „Izwiestii" w Polsce, a także w Czechosłowacji. W czasie wojny w stopniu porucznika pełnił służbę w lotnictwie Wojska Polskiego. Mało znany jest fakt, że Ponomarienko był pierwszym lotnikiem, który lądował na samolocie PO-2 na zniszczonym lotnisku Okęcie — 17 stycznia 1945 r., tuż po wyzwoleniu Warszawy. Zastępcą redaktora naczelnego jest Aleksiej Gorochow, młody, energiczny inżynier, absolwent Moskiewskiego Instytutu Lotniczego. Funkcję sekretarza redakcji pełni również młody i energiczny — Jawgienij Wołkow.

Pracą korespondentów kieruje Fiodor Łusznikow, płk rez., mający za sobą bogaty staż dziennikarsko-lotniczy: był bowiem w czasie wojny redaktorem gazety dywizyjnej, potem pracował kolejno w gazetach „Stalinskij Sokoł" (ukazywała się do 1953 r. jako organ Sił Powietrznych ZSRR), „Krasnaja Zwiezda" i w redakcji miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika". Dużo podróżował po świecie z kosmonautami: z Gagarinem był w Bułgarii, Polsce, Finlandii i NRD; z Titowem — w Indiach, Indonezji, Birmie i w Wietnamie; z Popowiczem — w Brazylii. Redaktor Łusznikow zna wielu lotników-weteranów, a wśród nich Bohatera Związku Radzieckiego gen. płka lotnictwa w stanie spoczynku — Fiodora Połynina, byłego dowódcę lotnictwa Wojska Polskiego w pierwszych latach powojennych. On to właśnie spisał wspomnienia generała, które w wydaniu książkowym ukazały się w Moskwie w 1972 r. Jest w tej książce specjalny rozdział o służbie wojskowej gen. Połynina w ludowym Lotnictwie Polskim (tu kłaniam się Wydawnictwu MON: może zechciałoby zainteresować się tą książką i ewentualnie wydać w przekładzie polskim). Niedawno red. Łusznikow opublikował w swej gazecie wywiad z generałem Połyninem, w którym mówi o udziale lotników polskich w walkach o wyzwolenie ojczyzny oraz o tworzeniu i rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego i LOTU. W wywiadzie tym znalazła się również miła dla nas wzmianka generała o roli „Skrzydlatej Polski", jaką odegrała ona w powojennym rozwoju lotnictwa w Polsce. Chciałem się bardzo spotkać z gen. Połyninem, podczas mego pobytu w Moskwie, ale uniemożliwiła to czasowa niedyspozycja generała.

W redakcji gazety „Wozdusznyj Transport" pracują również byli lotnicy Aeroflotu, tacy, którzy — jak to się mówi — zeszli z pracy na pierwszej linii latających. Jednym z nich jest Konstantin Sapiełkin, Zasłużony Pilot ZSRR, mający na swym lotniczym koncie — ponad 19 tysięcy godzin wylatanych na samolotach. Był on w pierwszej grupie pilotów, którzy zaczęli w Aeroflocie latać na samolotach odrzutowych Tu-104. Obleciał prawie cały świat, nie latał jedynie do Australii. Tradycje rodzinne kontynuują jego dwaj synowie, którzy są również pilotami komunikacyjnymi. Koledzy nazywają Sapiełkina żartobliwie „redakcyjnym komputerem", taką ma pamięć — do wszystkiego, a w znajomości historii lotnictwa nikt mu w redakcji nie jest w stanie dorównać.

Kiedy zapoznaję się z pracą redakcji gazety „Wozdusznyj Transport", którą zwie się gazetą lotników — jedno uderza: pracuje w niej zgrany zespół entuzjastów lotnictwa, rozumiejący tę ważną dziedzinę gospodarki narodowej, pełen pomysłów, inicjatyw i akcji. Wśród wielu innych o jednej chciałbym napisać nieco szerzej. Chodzi o akcję poszukiwania starych samolotów, cennych pomników techniki lotniczej.

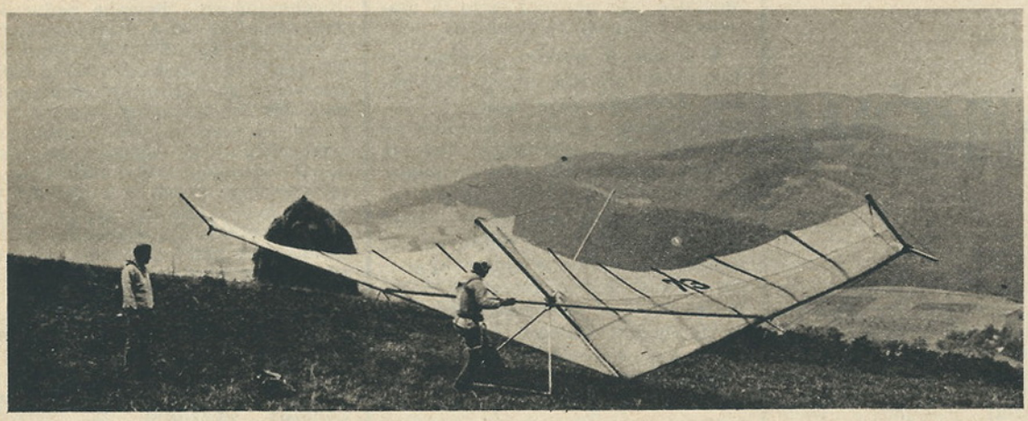
Apel redakcji do czytelników rzucony z łamów gazety: szukajcie starych samolotów! — przyniósł nadspodziewane rezultaty. Nadchodziły listy z różnymi sygnałami, że gdzieś tam w bagnach, jeziorach, w tajdze coś zauważono, coś znaleziono. Za pośrednictwem oddziałów Aeroflotu redakcja sprawę badała, organizowała ekspedycję poszukiwawczą. Bywało, że znajdowano zestrzelone w latach wojny samoloty niemieckie, np. z jednego z jezior Karelii wydobyto Messerschmitta 110. Ale tą drogą znaleziono również osiem samolotów szturmowych Ił-2, który to typ nie był dotychczas wystawiany w naturze w żadnym z radzieckich muzeów. Maszyny na ogół okazały się niezbyt zniszczone i po renowacji przekazano je do ekspozycji, m. in. w Moskwie, Kujbyszewie, Woroneżu i Noworosyjsku.

Największą jednak sensację stanowiło odnalezienie radzieckiego bombowca z lat trzydziestych typu SB. Sądzono dotychczas, że maszyna ta istnieje już tylko na fotografii. Tymczasem doniesiono, że w błotach pośród tajgi, niedaleko w sąsiedztwie obecnej Bajkalsko-Amurskiej Magistrali (słynnej już BAM), leży jakiś samolot. Ekspedycja badawcza redakcji ustaliła, że chodzi o unikalną maszynę i do tego dobrze zachowaną. Z nadejściem mrozów, kiedy bagna zostały skute lodem, podjęto udaną próbę wydobycia samolotu SB; rozmontowano go i poszczególne części wywieziono z tajgi przy pomocy śmigłowców Mi-6 i Mi-8. Do Moskwy dostarczył je następnie samolot An-22. Wkrótce, po remoncie i renowacji, unikalny bombowiec SB znajdzie się w muzeum lotnictwa wojskowego w Monino.

Redakcja gazety „Wozdusznyj Transport" ustaliła następujące losy tego samolotu: Jesienią 1934 r. odbył się pierwszy lot samolotu ANT-40, skonstruowanego w biurze A. Archangielskiego pod kierownictwem A. Tupolewa, który otrzymał później oznaczenie SB. Maszyna była na owe czasy nowoczesna: skrzydła i kadłub były pokryte blachą duraluminiową; chowane podwozie, dwa silniki M-100 A chłodzone wodą o mocy 860 KM (633 kW); prędkość 420 km/h na wysokości 4 000 m (dalsze wersje rozwojowe osiągały prędkość 450 km/h); zasięg — 1 000 km, pułap — 9 560 m. Na ulepszonym typie SB pilot M. Aleksiejenko ustanowił 2 września 1937 r. rekord świata wysokości 12 246 m z udźwigiem handlowym 1 000 kg. Ogółem wyprodukowano 6 656 egzemplarzy samolotu SB różnych wersji, w tym pocztowo-towarowej oznaczonej SB PS-40. Bombowce SB brały udział w wojnie z Japonią nad rzeką Chałchin-Goł i nad jeziorem Chasan. Walczyli na nich także lotnicy radzieccy w pierwszych latach po napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki. 22 czerwca 1941 r. samoloty SB bombardowały pozycje wroga w Tylży, Kłajpedzie i w Królewcu. Wcześniej bombowce SB używane były w wojnie domowej w Hiszpanii w obronie republiki. Ustalono następnie, że odnaleziony samolot SB lądował przymusowo w syberyjskiej tajdze, na prawym brzegu rzeczki Ugszun, w 1939 r., a załoga wyszła z wypadku żywa. Niedostępność terenu nie pozwalała od razu na wydobycie samolotu. Potem przyszła wojna i były ważniejsze sprawy.

Tak to splatają się dzieje ludzi i samolotów. Ludzi, którzy chcą, aby latające maszyny były trwałymi pomnikami historii lotnictwa. Pogratulować redakcji gazety radzieckich lotników cywilnych akcji szukania samolotów-weteranów.

JERZY R. KONIECZNY



Zdjęcie: W. Szafran

LOTNIARSKI BAKCYL

Widok szybujących lotni w Beskidzie Sądeckim już prawdopodobnie wkrótce będzie stałym elementem krajobrazu. Bez cienia przesady można powiedzieć, że stanie się to po części za sprawą „Skrzydlatej" i nowosądeckich lotniarzy skupionych w Aeroklubie Podhalańskim.

Historia sądeckiego lotniarstwa jest krótka. Liczy zaledwie 7 lat, a wszystko rozpoczęło się od **Jana Sejuda**, który wykonał pierwszą lotnię na podstawie zdjęć opublikowanych właśnie w SP.

Gorliwym uczniem Sejuda stał się wkrótce **Rafał Gargas**. Miał niespełna 15 lat, kiedy zaczął podpatrywać starszego kolegę, jak się to dziwo robi, które ma nieść człowieka w powietrze.

Na podstawie obserwacji i zdjęć, które wypatrzył w „Skrzydlatej", bez rysunku technicznego — zabrał się do budowy pierwszej, ale nie ostatniej w swoim życiu lotni.

Pierwszy aparat latający był, delikatnie mówiąc, bardzo prymitywny, ot drewniane drążki, lamowane włóknem szklanym.

Ten typ lotni, zwany Rogallo, niósł naszego bohatera niezbyt długo w powietrze. Wystarczyło parę sekund lotu z pobliskiej góry nieopodal domu, aby Rafał, obolały, z roztrzaskaną lotnią, mógł zapomnieć raz na zawsze o lotniarstwie.

Ktoś inny by tak zrobił z pewnością, on nie. Z chłopska, po prostu się uparł. Trzecia z kolei lotnia, zrobiona przez niego, była już wykonana z należytą dokładnością i precyzją.

Chociaż nie mógł korzystać z fachowej literatury, bo takowej nigdzie nie zdobył. Była to konstrukcja nośna z rur duralowych, linek stalowych. Miała pokrycie z folii zbrojonej. Koszt lotni, jak sam obliczył, oczywiście bez własnej kilkumiesięcznej robocizny, nie wyniósł więcej niż 9 tys. złotych.

Na tej własnej lotni szkolił swoją technikę lotu: zakręty, lądowanie na punkt, wyczuwanie dolnych wiatrów.

Stałym miejscem tych treningów była albo Winna Góra w rodzinnych Biegonicach, albo okolice Tylicza nieopodal Krynicy.

Mając 19 lat za sobą i maturę w Technikum Kolejowym, Rafał Gargas o mały włos nie zakończyłby swojej lotniarskiej kariery w tragicznym wypadku.

Wraz z Janem Sejudem wybrali się do Rytra, aby potrenować z większych wzniesień. Był to rok 1976 — zima.

Niechętnie wraca do wspomnień: — Prędkość wiatru wynosiła około 18 m/s. Rozłożyłem lotnię, podpiąłem się do siodełka. Byliśmy na samym szczycie Roztoki Ryterskiej. Fatalnym zbiegiem okoliczności dmuchać zaczął mocny wiatr. Lotnia zaczęła iść w górę. Ale pamiętałem wciąż, że za plecami w niewielkiej odległości ode mnie były słupy z rozciągniętymi przewodami wysokiego napięcia. W powietrzu, balansując ciałem, wchodzę to pod, to nad sterownicę, aby zwiększyć wysokość lotu i ominąć te nieszczęsne przewody. Wszystko na nic. Pamiętam tylko błysk, potworny ból i otworzyłem oczy dopiero w szpitalu. Niestety zawadziłem piętą o przewody i skończyła się przygoda zimowa poparzeniem II stopnia i kilkumiesięczną kuracją szpitalną.

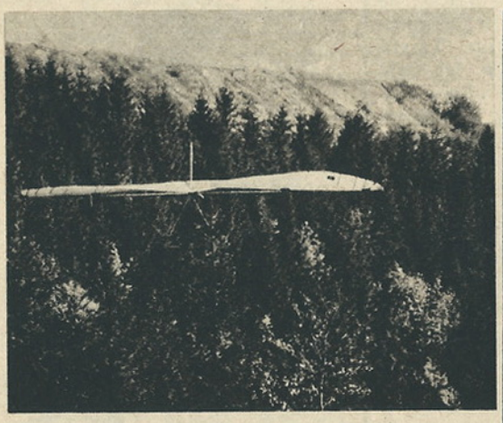
Po tym epizodzie w swoim lotniarskim życiorysie bynajmniej nie zaprzestał uprawiać lotniarstwa.

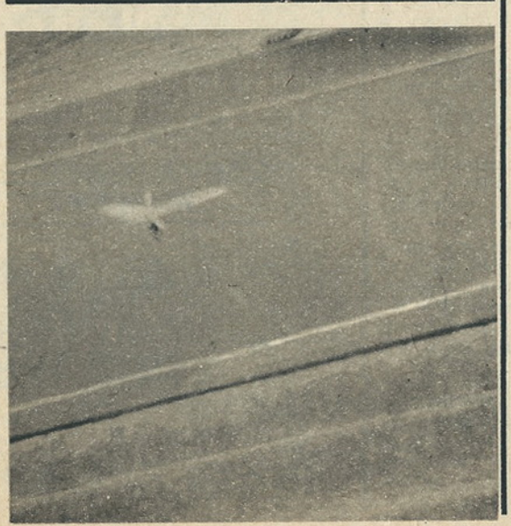
Brał udział w wielu zawodach międzynarodowych, odnosząc sukcesy. W Zakopanem w 1977 r. w imprezie międzynarodowej zajął II miejsce i był najlepszy w ekipie polskiej. Podobnie było na zawodach w Heviz na Węgrzech w 1979 r. Jego rekord utrzymania się w powietrzu wynosi 1 godzinę.

Pod koniec ub. r. wykonał pokazowy lot, trwający 25 minut, z Kasprowego Wierchu. Wylądował w centrum Zakopanego, wzbudzając powszechną sensację.

Za sprawą Rafała Gargasa i innych zapaleńców lotniarstwa została utworzona sekcja lotniarstwa Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, której działalność pomyślnie się rozwija.

JERZY WIDEŁ





BALANS

W ostatnich kilku latach zarysował się na świeci dalszy intensywny postęp w konstrukcjach lotniowych. Aerodynamiczne dopracowanie płata pozwoliło zwiększyć o kilka dalszych jednostek doskonałość, która obecnie osiąga dla miękkopłatów, jednak bardzo silnie użebrowanych, liczbę ok. 10. Wprowadzane udoskonalenia w konstrukcji szkieletu dotyczyły bezpieczeństwa oraz niezawodności poszczególnych elementów, a także ułatwienia transportu i montażu lotni.

Tymi też motywami kierowałem się przy opracowywaniu konstrukcji lotni BALANS, która jest trzecim rozwinięciem przedstawionej w SP nr 4 i 5/77 lotni ŻARUŚ. Na Żarze eksploatowane są z powodzeniem, od października 1978 r., BALANSY na torlenie WS 11838, na czeskiej lub japońskiej folii plecionej oraz na dakronie. BALANSY latały już: na Mistrzostwach Świata we Francji, w Eger na Węgrzech, na Kopie w Czechosłowacji oraz w Wysokich Tatrach. Na zawodach w Zakopanem w kwietniu 1980 r. na 22 startujące lotnie było 6 BALANSÓW. Pokrycie BALANSA jest nierozwijalne, a krój brytów taki, że otrzymuje się profil zbliżony do profilu Flamingo.

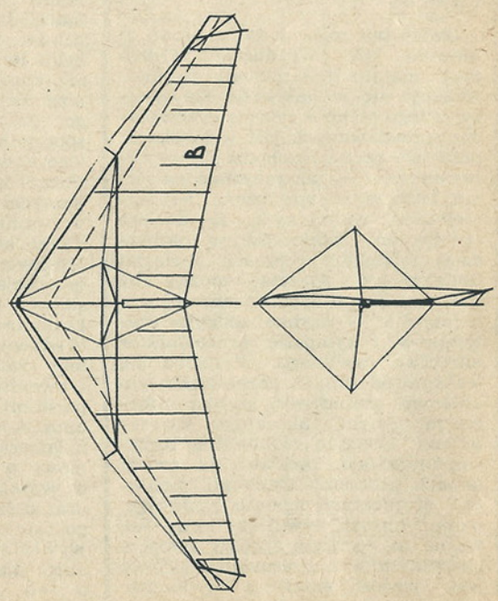
Główną cechą charakterystyczną konstrukcji są ruchome ściny z ogranicznikiem, zabezpieczające przed nurkowaniem. Również przed nurkowaniem zabezpiecza sztywny profil w przodzie kila, który dzięki możliwości przesunięć bocznych wraz z pokryciem zwiększa podatność lotni przy wchodzeniu w turbulencje podobnie jak przelotowa linka odciągu poziomego. Konstrukcja przesuwanego węzła centralnego oraz węzłów sterownicy ułatwia znakomicie montaż lotni, którą można szybko złożyć w wygodną do włożenia w pokrowiec wiązkę rur.

Wszystkie zalety przedstawionych rozwiązań nie zmieniają jednak faktu, że wykonanie tej lotni wymaga dużego doświadczenia i kultury technicznej oraz stosowania materiałów o wysokiej jakości.

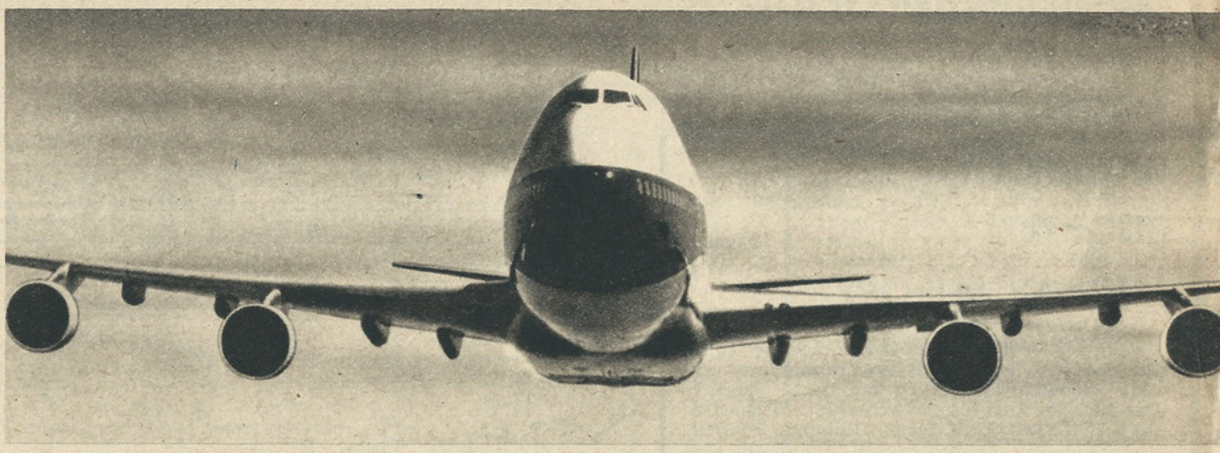
Inż. ZDZISŁAW KOŁODZIEJ

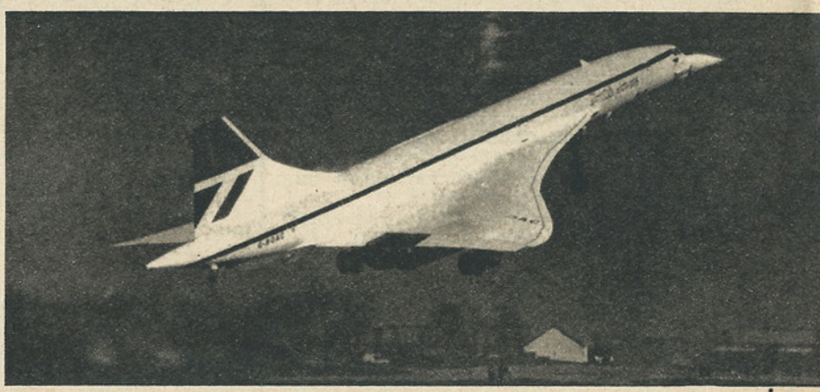
DANE TECHNICZNE

rozpiętość	10,4 m
powierzchnia	18,5 m²
kąt rozwarcia	110°
wydłużenie	5,7
masa	ok. 22 kg
prędkość minimalna	15 km/h
prędkość maksymalna	40 km/h
masa pilota	60—90 kg
min. prędkość opadania	1,2 m/s
długość po złożeniu	3,5 m



OZON i transport lotniczy





Na wielkich wysokościach lotu, na nowo-otwartych dalekich trasach, mogą wystąpić dokuczliwe dla pasażerów zjawiska związane z ozonem w kabinach. Coraz częściej w samolotach pojawiają się różne urządzenia powodujące szybki rozpad ozonu atmosferycznego, obok – indywidualnych masek tlenowych.

Wiosną 1977 r. zaczęły napływać skargi od załóg i pasażerów latających samolotami liniowymi na pewnych, nowo ustalonych, długich trasach oraz na dużych wysokościach. Skargi dotyczyły podrażnienia spojówek oczu, śluzówek nosa, jamy ustnej i gardła, pojawiał się kaszel, skrócenie oddechu i niekiedy ból w klatce piersiowej. Objawy te występowały w większym stopniu u osób, które już cierpiały na schorzenia oskrzeli oraz u osób młodych. Ponieważ raporty takie pojawiały się w sprawozdaniach załóg dosyć często, a nabrały szczególnego rozgłosu w Stanach Zjednoczonych, zaczęto bliżej interesować się przyczynami tego zjawiska. Do badań włączyły się różne agencje lotnicze, przedsiębiorstwa linii lotniczych i wytwórnie samolotów.

Już w pierwszej fazie poszukiwań przyczyn tych zaburzeń zwrócono uwagę na ozon i jego drażniące działanie na drogi oddechowe.

W zwykłym powietrzu, nisko nad powierzchnią ziemi, tlen występuje w cząsteczkach składających się z dwóch atomów tego pierwiastka (O_2). W specjalnych warunkach, jak np. przy powstawaniu łuku elektrycznego, naświetlaniu promieniami ultrafioletowymi lub przeskakiwaniu iskry elektrycznej między elektrodami, powstaje odmiana tlenu o cząsteczce trójatomowej (O_3), którą nazwano ozonem. Ozon posiada specyficzny „elektryczny" zapach i bardzo silne własności utleniające. Wyczuwalny jest łatwo w powietrzu narządem węchu w czasie burz z silnymi wyładowaniami elektrycznymi. Własności utleniające zostały nawet szeroko wykorzystane w gospodarce człowieka przez wytwarzanie ozonu w warunkach przemysłowych do dezynfekcji wody pitnej, zapobiegania wzrostowi bakterii i pleśni w żywności przechowywanej w chłodniach i magazynach, do zwalczania nieprzyjemnych zapachów w kolektorach i ściekach miejskich itp.

W warunkach naturalnych ozon występuje na skutek działania ultrafioletowej części promieni słonecznych na tlen dwuatomowy znajdujący się w atmosferze. Ilość ozonu gwałtownie wzrasta w warstwie tropopauzy i powyżej. Dzięki warstwie ozonu zostaje znacznie zredukowana ilość szkodliwych promieni słonecznych docierających do powierzchni ziemi. Stężenie ozonu waha się w tych warstwach znacznie w zależności od szerokości geograficznej, pory roku oraz panującej w danym rejonie pogody. Najwyższe stężenia na półkuli północnej występują na wyższych szerokościach geograficznych w okresie wczesnowiosennym i w górnych warstwach troposfery, związanej z obszarami podwyższonego ciśnienia. Dla przypomnienia należy wyjaśnić że warstwa troposfery, tzn. warstwa atmosfery, w której odbywają się zjawiska meteorologiczne, układa się na kuli ziemskiej nierównomiernie i jej grubość w okolicach biegunów jest znacznie cieńsza niż na równiku. Zjawisko to jest związane z ruchem obrotowym Ziemi i działającymi siłami odśrodkowymi. W warstwie tej temperatura powietrza ulega stałemu obniżaniu wraz z wysokością, a następnie ustala się w tropopauzie na poziomie około —56°C. Należy przy tym podkreślić, że w niskich temperaturach ozon jest trwalszy, w temperaturach wyższych ulega łatwo rozpadowi.

Loty współczesnych samolotów pasażerskich na długich dystansach odbywają się na dużych wysokościach — w warstwach powietrza, gdzie ilość ozonu znacznie wzrasta. Powietrze zewnętrzne jest używane do wentylacji kabin: pasażerskiej i załogi. Do wnętrza samolotu wnika jednak zaledwie 50% ozonu znajdującego się na zewnątrz. Na skutek bowiem ogrzewania i sprężania powietrza zewnętrznego do temperatury i ciśnienia panującego wewnątrz samolotu, katalitycznego działania przewodów powietrznych oraz tarcia przepływającego powietrza o ich wewnętrzną powierzchnię, połowa ilości ozonu ulega rozpadowi na zwykły tlen o cząsteczce dwuatomowej. W pewnych jednak wymienionych już wyżej okolicznościach ilość ozonu w otoczeniu samolotu jest na tyle duża, że po przedostaniu się już do kabiny i zredukowaniu o połowę daje jeszcze stężenie, które wywołuje podrażnienia dróg oddechowych u pasażerów i załóg.

Graniczne stężenie ozonu, mogące już wywoływać objawy u człowieka, określono na 0,3 ppm (części na milion). W stężeniach pojawiających się w czasie lotu ozon nie wywołuje trwałych uszkodzeń tkanek ludzkich. Podrażnienia znikają, gdy tylko samolot opuści strefę wyższej koncentracji ozonu lub zejdzie na niższe poziomy lotu. Szczególnie jednak w tych przypadkach cierpią osoby z rozmaitymi schorzeniami oskrzeli lub wrażliwe na zapalenie układu oddechowego.

Z obserwacji wynika, że palacze papierosów reagują w mniejszym stopniu niż niepalący, ludzie młodsi są bardziej wrażliwi niż starsi, a picie alkoholu wzmaga efekt drażniący ozonu. I mimo że ekspozycja na ozon nie jest dla organizmu niebezpieczna, to jednak te chwilowe objawy wywołują zdenerwowanie u pasażerów i powstanie niepotrzebnego napięcia w samolocie.

Występujące u ludzi w podświadomości wrażenie, że znajdują się wysoko nad ziemią, w środowisku do którego nie są absolutnie stworzeni i przystosowani oraz zdani jedynie na doskonałość techniczną maszyny i umiejętności załogi, powoduje napięcie psychiczne znacznego stopnia, chociaż na ogół dobrze maskowane. Napięcie to, wywołane już częściowo przygotowaniami do podróży oraz odprawami paszportowymi i celnymi, osiąga pewien specyficzny poziom w kabinie samolotu. Oczywiście występują tu bardzo znaczne wahania u poszczególnych osób, zależnie od cech osobniczych, temperamentu, chwilowych nastrojów itp.

Napięcia psychiczne znakomicie są łagodzone podawaniem posiłków na pokładzie w czasie lotu, które nie tylko absorbują czas i uwagę pasażerów, ale i następnie powodują w sposób naturalny łatwe zasypianie przy monotonnym szumie silników. Niemniej jednak każde nawet drobne szczególne wydarzenie może spowodować reakcje znacznie silniej wyrażone niż na ziemi. Stąd też należy jak najbardziej unikać wszelkich, nawet nieszkodliwych sytuacji stresowych w powietrzu.

Konstruktorzy samolotów zaczęli więc próby z zastosowaniem rozmaitych urządzeń powodujących szybki rozpad ozonu, jak np. odpowiednie katalizatory o wysokich temperaturach, przez które przechodzi wnikające do samolotu powietrze, czy filtry z węgla aktywowanego — niekiedy impregnowane katalizatorami srebrowymi, miedziowymi lub kobaltowymi. Zastosowanie jako filtrów bawełny, włókna szklanego czy wełny metalowej również powoduje rozpad ozonu.

Dopóki jednak problem konstrukcyjny nie zostanie definitywnie rozwiązany, zaleca się obecnie, w razie wystąpienia większego stężenia ozonu, zażądanie od Kontroli Ruchu Lotniczego zmiany poziomu lotu na niższy o ok. 1200 m oraz unikanie przelotów w warstwach zwiększonego stężenia ozonu (planowanie lotów poniżej lub powyżej tej warstwy).

W razie wystąpienia wyżej wymienionych objawów natychmiastową ulgę przynosi oddychanie przez wilgotny ciepły ręcznik lub oddychanie tlenem przez maskę tlenową. Należy zalecić pasażerom wstrzymywanie się od picia napojów alkoholowych i wyjaśnić przyczyny zjawiska.

Zanim jednak podejmie się decyzję, że przyczyną zaistniałych podrażnień jest ozon, powinno się w każdym przypadku wykluczyć inne poważniejsze przyczyny, jak np. uszkodzenia w układzie klimatyzacyjnym czy zwarcie w przewodach elektrycznych.

Sprawdzania i kontroli w lotnictwie nigdy nie jest za dużo.

Lek. med. WIESŁAW JASZCZYŃSKI

MODELARZE RADZIECCY ZDOBYLI PUCHAR EUROPY

W dniach 4—8 czerwca, w miejscowości Jambol (Bułgaria), odbyły się międzynarodowe zawody modeli kosmicznych o Puchar Europy. Uczestniczyło 9 trzyosobowych ekip z 6 państw: Bułgarii, CSRS, NRD, Polski, Rumunii i ZSRR.

Aeroklub PRL reprezentowała 5-osobowa ekipa w składzie: Juliusz Jarończyk, Ryszard Wróblewski, Ryszard Smoliński, Mieczysław Twardowski i Tadeusz Kokoszewski.

W pierwszej konkurencji (S6A — rakiety z taśmą), mimo nie sprzyjających warunków atmosferycznych, uzyskane zostały bardzo dobre wyniki. Zespołowo konkurencję tę wygrała ekipa Bułgarii B — 1 975 pkt, przed ZSRR — 1 974 pkt i Rumunią — 1 927 pkt. Nasza ekipa zajęła 7 miejsce — 1 499 pkt.

W klasie modeli S6A zwyciężyła ekipa ZSRR — 1 073 pkt, przed Bułgarią — 1 025 pkt i Rumunią — 1015 pkt.

Konkurencję rakietoplanów Orzeł S4D, wygrała ekipa Bułgarii A — 2 469 pkt, przed ZSRR — 2 073 pkt i Bułgarią B — 1 614 pkt. Nasza ekipa zajęła ostatnie 8 miejsce. Większość modeli, to miękkopłaty Rogallo, z którymi nadal nasi zawodnicy jakoś nie potrafią sobie poradzić. Chociaż modele osiągają bardzo duże wysokości, to lot ślizgowy jest nadal niedostateczny. Pokrycie modeli jest za słabe, gdyż po gwałtownym otwarciu się powierzchni nośnych następuje zniszczenie pokrycia.

Ekipa CSRS startowała z rakietoplanami o układzie klasycznym, który również nie przyniósł im oczekiwanego sukcesu. Zajęła ona w tej kategorii 6 miejsce.

6 czerwca rozpoczęły się starty modeli S5C (makiety wysokościowe). Nasza ekipa była kandydatem do medalowego miejsca indywidualnego (T. Kokoszewskiego — z modelem Saturna) jak też i zespołowego. Niestety, nieprzewidziane zagubienie dokumentacji przez T. Kokoszewskiego pozbawiło naszą ekipę sukcesów. Zagubienie dokumentacji miało również wpływ na konkurencję S7 (makiety do 80 Ns).

W klasie S5C I miejsce zajął zawodnik bułgarski Atanasow wynikiem 672 pkt za model + 417,032 pkt za wysokość, II — M. Masiach (Bułgaria) — 627 + 406,090 pkt. III — W. Rożkow (ZSRR) — 624 + 400,083 pkt.

Zespołowo zwyciężyła ekipa ZSRR wynikiem 2 954,535 pkt, II — Bułgaria B — 2 900,559 pkt, III — Bułgaria A — 2 817,415 pkt. Ekipa polska zajęła 5 miejsce — 2 440 pkt.

W klasie S7 zwyciężyli zawodnicy ZSRR — 2 667 pkt przed Bułgarią A — 2 535 pkt i Bułgarią B — 2 145 pkt. Ekipa polska zajęła 5 miejsce — 2 033 pkt.

W klasyfikacji zespołowej zwycięstwo odnieśli zawodnicy ZSRR, którym przypadł na 1980 rok Puchar Europy. Nasza reprezentacja w klasyfikacji końcowej zajęła 7 miejsce.

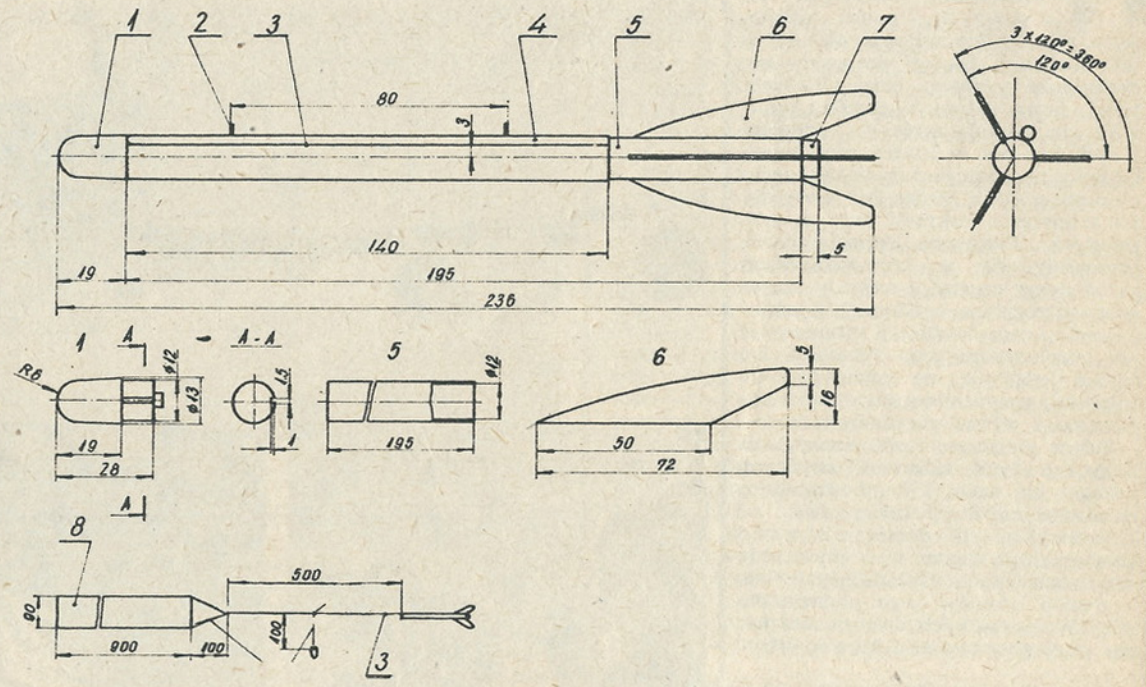
Najlepsze wyniki naszych zawodników uzyskane w poszczególnych konkurencjach były następujące: w rakietach czasowych ze spadochronem 5 miejsce Juliusz Jarończyk — 710 sek (zabrakło 10 sek do trzech lotów maksymalnych). 6 miejsce Ryszard Smoliński — 692 sek (2×240 sek i 1 lot 212 sek). S6A rakieta z taśmą. Mieczysław Twardowski uzyskał 3 loty po 120 sek. Do dogrywki stanęło 6 zawodników. Ostatecznie zajął on 6 miejsce, uzyskując w dogrywce 112 sek.

W makietach wysokościowych (S5C) Ryszard Smoliński zajął 9 miejsce na 21 zawodników. Juliusz Jarończyk był 13, a Tadeusz Kokoszewski 18.

W kategorii makiet (S7) Juliusz Jarończyk uzyskał 9 miejsce, Ryszar Smoliński 14 miejsce i Mieczysław Twardowski 13 miejsce, na ogólną liczbbę 18 startujących zawodników.

Tym razem nasza reprezentacja wróciła bez medali. Ale zdobyła doświadczenia, które oby procentowały już na najbliższych zawodach.

E.K.



MODEL Z BUŁGARII

Rekordowy model S6-A konstrukcji Bułgara Dmitra Bajraktarowa i Bogdana Boniewa. Na mistrzostwach Europy modeli kosmicznych model utrzymał się w powietrzu 13 min. Podzespoły rakiety i ich wymiary pokazano na rysunku.

Wg „Patriot"

W AEROKLUBIE RADOMSKIM

15 czerwca 1980 r. w Aeroklubie Radomskim na lotnisku klubowym rozegrane zostały zawody modelarskie pod hasłem „MŁODZI SZYBOWNICY NA START" i „MŁODZI KOSMONAUCI NA START". W zawodach udział brało 100 uczestników z różnych ośrodków modelarskich całego województwa radomskiego. Najlepszymi zawodnikami okazali się członkowie Ośrodka Modelarskiego z Radomia. Zwyciężył Sylwester Grzesik, przed Markiem Mordką i Ireneuszem Orlikiem. Startująca w zawodach młodzież zdobyła odznaki młodego szybownika.

21 i 23 czerwca rozegrane zostały zawody modeli latających w klasie F1A, F1B i F1C pomiędzy ekipą NRD z Magdeburga, a grupą modelarzy z Radomia. Organizatorem zawodów był Zarząd Wojewódzki LOK. Udział w zawodach brało 50 uczestników. W klasie F1A zwyciężył Ernst Herzog (NRD). W klasie F1B zwyciężył Werner Tolkmitt (NRD). W klasie F1C zwyciężył Hans Peter Haase (NRD). W zawodach jednoznacznie zwyciężyła ekipa NRD, wyprzedzając grupę modelarzy z ośrodka w Iłży.

22 czerwca z okazji Święta Prasy Partyjnej na osiedlu Ustronie Aeroklub Radomski — COAS zorganizował dla 5 000 osób pokazy modeli latających na uwięzi i pokazy sprzętu lotniczego.

Lila Załęcka

W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

W Aeroklubie Poznańskim przy współudziale i patronacie Urzędu miasta i gminy Środa Wlkp. oraz Zakładów Metalowych Przemysłu Gumowego „Stomil" — zorganizowano i przeprowadzono 8 czerwca na lotnisku Mączniki — eliminacyjne, półfinałowe Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających o Puchar Ziemi Średzkiej. Startowało 46 modelarzy w klasie F1A, 24 w klasie F1B oraz 11 modelarzy w klasie F1C. Funkcję głównego sędziego pełnił instr. Andrzej Oporowski, sekretarzem zawodów była Helena Bury. Sprawną organizację zabezpieczało 13 par sędziów i chronometrażystów.

Puchary Ziemi Średzkiej ufundowane przez Urząd Miasta i Gminy Środa Wlkp. zdobyli za: I miejsce — Aeroklub Poznański — 2 549 pkt, II miejsce — Aeroklub Warszawski — 2 440 pkt, III miejsce — Aeroklub Kujawski — 1 850 pkt.

Indywidualnie w klasie modeli F1A (szybowce) największą liczbę punktów i kolejne miejsca zdobyli: Wiesław Korczak (Aeroklub Ziemi Zamojskiej) — 900 pkt, Wiesław Kurza (Aer. Białostocki) — 900 pkt, Zbigniew Lenartowicz (Aer. Warszawski) — 900 pkt.

W klasie F1B (modele z napędem gumowym): Kazimierz Łapiński (Aeroklub Białostocki) — 900 pkt, Janusz Ambroziak (Aer. Warmińsko-Mazurski) — 900 pkt, Krzysztof Różycki (Aer. Poznański) — 897 pkt.

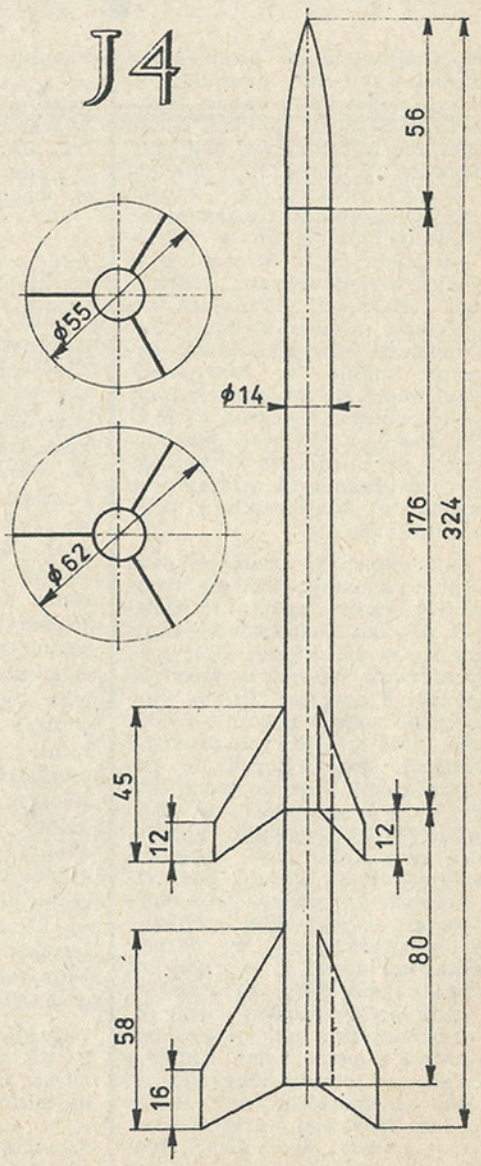
W klasie F1C (modele z napędem silnikowym): Marian Małecki (Aer. Poznański) — 812 pkt, Marek Roman (Aer. Warszawski) — 729 pkt, Eugeniusz Meser (Aer. Świdnik) — 563 pkt.

Marian Gutowski

MODEL Z CSRS

W roku ubiegłym Lubosz Jurek ustanowił modelem rakiety J-4 światowy rekord wysokości w klasie S1B wynoszący 860 m. Poniżej szkic rekordowej dwustopniowej rakiety. Masa startowa 39 g.

Wg „Modelař"



PELAGIA MAJEWSKA

2

Aenem do Karaczi

Na lotnisku w Baku potraktowano nas życzliwie, ale zakusy na wylot do Iranu w dniu następnym zostały zdecydowanie odparte. Niedziela jest dniem wolnym od pracy, nie ma lotów krajowych i nie ma mowy, aby dla nas stawiać na nogi personel lotniska, który zasłużył sobie na odpoczynek. Możemy lecieć w poniedziałek 26 lipca i to o rozsądnej godzinie, a nie o świcie. Nie chcą także przyjąć wstępnego planu lotu, który chciałam złożyć na wszelki wypadek. Może jutro dyżurny nawigator nas obsłuży, podobno zna się na sprawach przelotów zagranicznych. Udało mi się tylko wytargować start o godzinie 7 czasu lokalnego, czyli 5 GMT, co dawało szansę dolotu do Isfahanu. Poniedziałkowy odlot oznaczał jednak jeden dzień spóźnienia na mecie. Aż jeden dzień, czy tylko jeden dzień?

Cudownie byłoby dolecieć na czas, ale trzeba się zgodzić z tym, że na trasie bywają porozstawiane przeróżne komplikatory, czekające w pogotowiu, aby się włączyć i coś skutecznie skomplikować. Komplikator „Niedziela" był nie do pokonania.

Choć szczęśliwie i sprawnie przelecieliśmy pół trasy, choć mamy lokum w bardzo dobrym hotelu „Azerbejdżanu" leżącym nad samym morzem, zjemy wreszcie obiad, choć wszyscy są dla nas życzliwi i błyskają w uśmiechu złotymi zębami, jednak dzień spóźnienia mąci radość. Dopiero cały pieczony kurczak i butelka szampana pogodziły mnie z losem. Po południu, z planem w ręku, zwiedzamy miasto. Jest przytulne, zadbane i ma w sobie już coś ze wschodu. Widać to po ludziach, po krętych uliczkach w starej części miasta, słychać w muzyce.

Mamy dla siebie niespodziewanie jeszcze całą niedzielę. Oczywiście jedziemy na plażę, odległą od miasta o 30 km. Tam podobno nie ma ropy naftowej na wodzie. Ale najpierw na lotnisko z planem lotu. Nie znam obyczajów służby ruchu lotniczego w Iranie i nie chciałabym jutro mieć nowych niespodzianek. Ale dyżurny nawigator załatwia mnie odmownie, twierdzi, że nic nie potrzeba, bo mamy zgodę na przelot granicy radzieckiej, a to wystarczy. Trudno, zobaczymy na własnej skórze, jaka jest prawda.

Wreszcie dotarliśmy na plażę. Dzień jest słoneczny, wiatr łagodzi upał, a woda ma wymarzoną temperaturę dla moich kości. Wszystko byłoby naj... gdyby nie prześladujący mnie dzień spóźnienia. Że też fatalnie trafiliśmy na niedzielę w Baku!

Dzień przymusowego odpoczynku postawił nas na nogi. Pełni sił i dobrych myśli, dokładnie o wschodzie słońca wyjeżdżaliśmy w poniedziałek na lotnisko. Tam jednak nikt nie chce przyjąć planu lotu. Nie mamy też komunikatu meteorologicznego na całą trasę, a jedynie do południowego wybrzeża Morza Kaspijskiego. Komunikat mówi o sporej ilości chmur stratocumulus w tym rejonie.

Startujemy punktualnie o godzinie 7, co oceniam jako duży sukces. Mijamy najpierw wzgórza, później lecimy nad rozległą niziną, poprzecinaną kanałami, wśród których, po swojemu, jak przed wiekami kręcąc zakola i łamańce, płynie leniwa rzeka Kura. Dwie godziny lotu do Lenkoranu mijają błyskawicznie. Tu na małym trawiastym lotnisku lądujemy po paliwo, tu będziemy mieć odprawę paszportowo-celną i pożegnamy się z nawigatorem. Odprawa przebiega bardzo sprawnie, pożegnanie z nawigatorem milsze niż się spodziewałam, ale za to nie ma dla nas paliwa.

Od Lenkoranu wracam na stare miejsce, do samolotu Ryśka. Cieszę się, że wreszcie mam coś konkretnego do roboty w powietrzu, a nie tylko załatwianie na ziemi męczących spraw organizacyjnych. Do granicy mamy tylko 30 minut lotu, do Teheranu 3 godziny. Rysiek uśmiecha się dyskretnie słuchając mojej korespondencji radiowej, kiedy staram się naśladować wymowę naszego nawigatora i śpiewnie zaciągam do mikrofonu. Podszkoliłam się na trasie ze Lwowa do Lenkoranu, to fakt.

Kreska na mapie nie wyprowadza nas daleko w morze. Blisko, po prawej stronie, mamy wąski pas niziny nadbrzeżnej, przechodzącej dalej, na zachodzie, w równoległe do brzegu pasmo gór o szczytach ponad 3 000 m. Nasze góry, leżące na trasie, są na południe od Morza Kaspijskiego, mają wysokość Tatr i szerokość 100 km. Aby je przelecieć, potrzebujemy dobrej pogody, a tu, jak na złość, coraz więcej niskich chmur. Sytuacja nie jest groźna, mamy w odwodzie możliwość lądowania na lotnisku w Rasht, leżącym w depresji nadbrzeżnej.

Bliżej gór sytuacja wyjaśniła się na naszą korzyść; skończył się stratocumulus, a w dodatku udało mi się wreszcie nawiązać łączność z Iranem. Jesteśmy zdziwieni damskim głosem w eterze. Kontrolerka ruchu lotniczego w kraju muzułmańskim. Brawo! Dziewczę pewnie jest nie mniej zdziwione moim głosem. Z jej pytań odnoszę wrażenie, że nic nie wie o naszym locie. Trudno. Najważniejsze, że pogoda piękna i powinno wystarczyć paliwa.

Na niebie i na ziemi jest uroczo. Czysty, świeży błękit, przystrojony zgrabnymi cumulusami o wysokich podstawach i góry, piękne, zielone góry, z lasami i wysoko położonymi pastwiskami, z rzekami, drogami i malowniczymi górskimi ścieżkami. Nie nabieramy wysokości ponad najwyższe szczyty, tylko kluczymy między nimi i mamy cudowną zabawę.

Nad punktem meldunkowym Alfa, leżącym na przecięciu naszej dotychczasowej trasy z drogą lotniczą z Ankary do Teheranu, skręcamy na wschód i wlatujemy nad piaszczystą wyżynę. Żegnajcie piękne góry. Obejmująca nas szarość brudnego piachu sprawia przygnębiające wrażenie. Ale nie to jest najważniejsze. Nieliczne drogi, miejscowości i wyschnięte słone jeziora są dobrze oznaczone na mapie, co pozwala na dokładne określenie pozycji i sprawdzenie zapasu paliwa. Wystarczy go.

Radiolatarnia w Teheranie jest silna i z daleka odbieramy jej sygnał. Gorzej teraz z łącznością radiową. Ale prawdziwe samoloty, latające na dużych wysokościach, są bardzo opiekuńcze i za ich pośrednictwem mamy łączność z kontrolą obszaru.

Szkoda, że w powietrzu jest teraz dużo umętnień i nie zobaczymy gór, u podnóża których, na wysokości 1 200 m npm, leży Teheran.

W odległości 50 km od lotniska mamy doskonałą łączność z radarem zbliżania i możemy się zniżać do wysokości 500 m nad lotnisko. Kierowani ciepłym głosem kontrolera, obserwującego na ekranie radaru nasz lot, lecimy początkowo na południe, dalej od gór. Mamy teraz pod sobą zielone pola uprawne i ogrody, mijamy rozległe, białe przedmieście o niskiej zabudowie i zgłaszamy widzialność lotniska. Wszystko odbywa się bardzo spokojnie, nikt nas nie popędza, nikomu nie przeszkadzamy. Lądujemy sprawnie całą gromadką jednocześnie, rozciągniętą w kolumnę.

Teheran wita nas upałem. Od pasa betonu i drogi do kołowania dosłownie bucha na nas gorące powietrze. Na lotnisku, pewnie z uwagi na porę dnia, nie widzimy lądujących ni startujących samolotów. Zostaliśmy ustawieni na stoisku bardzo odległym od zabudowań portu lotniczego. Na płytach postojowych widzimy mnóstwo przeróżnych samolotów, od odrzutowych myśliwców do lekkich samolotów sportowych. Na prośbę o paliwo otrzymuję przez radio odpowiedź, że najpierw muszę się zgłosić na wieżę i złożyć wyjaśnienie.

Byłam przekonana, że będzie awantura za lot bez złożenia planu, ale o tym nie było ani słowa, okazało się natomiast, że lecieliśmy niewłaściwą trasą. Informacja o zmianie trasy na tym odcinku przyszła do kraju już po naszym odlocie i nie poszła za nami. Z Lenkoranu należało lecieć bardziej na zachód, przez wysokie góry, i wlecieć na drogę lotniczą w innym punkcie. Tłumaczyłam się z niezawinionego przez nas wykroczenia i jednocześnie cieszyłam się, że wiadomość do nas nie dotarła, bo niechcący skróciliśmy sobie trasę, co przy braku paliwa w Lenkoranie było niezmiernie ważne. Ta sprawa zajęła mi sporo czasu, a przecież cały pęczek innych formalności był ciągle przed nami.

Na wieżę dostałam się okazyjnym „follow me" i zostałam wprowadzona przez mundurowego pracownika. Teraz nie mogłam sforsować straży, aby się wydostać. Dopiero obudzony z poobiedniej drzemki komendant pozwolił mi opuścić budynek. Do samolotów podjechałam przejeżdżającym właśnie samochodem

Irański krajobraz
Zdjęcie: Wojciech Maciejewski

dostarczającym paliwo, jako trzecia osoba w kabinie kierowcy. Już dawno z praktyki wiedziałam, że nie latanie męczy, a organizowanie latania i załatwianie różnych formalności. W ciągu kilku godzin postoju w Teheranie miałam kolejne potwierdzenie tej prawdy. Zresztą koledzy nie byli wcale w lepszej sytuacji. Podczas gdy ja wyłaziłam ze skóry, aby wszystko prędko załatwić, oni musieli czekać przy samolotach, co w takim upale było potwornie męczące. Od samolotów można by było odejść po otrzymaniu paliwa i po odprawach, ale tego nie udało się prędko załatwić.

Za duży sukces poczytuję sobie wymianę pieniędzy. Kasa była w tych godzinach nieczynna, przerwa poobiednia. Przy pomocy życzliwego policjanta znalazłam jednak kasjera i poprosiłam o obsługę spieszącej się klientki. Był bardzo zdziwiony i bardzo zaspany, ale się zgodził. Nie wszystko poszło tak gładko, bo miałam pecha przy stemplowaniu paszportów. Ledwo oficer dyżurny zdążył złożyć jeden podpis, zadzwonił telefon. Rozmowa trwała równo 45 minut. Niesłychane! O czym można tak długo rozmawiać jednostajnym głosem, bez cienia zaangażowania i emocji. O pieniądzach? O kobietach? O polityce? O pracy? Chyba, że było to przepytywanie z wersetów Koranu. Siedziałam jak przysłowiowy Piekarski na mękach, wzdychałam, wstawałam, patrzyłam wymownie na zegarek, mówiłam, że się bardzo spieszymy, bo musimy zaraz lecieć dalej, a on spokojnie rozmawiał. W czasie całej rozmowy tylko raz zmienił wyraz twarzy, kiedy dawał służącemu znak skinieniem głowy. Za chwilę stanęła przede mną filiżanka kawy i szklanka wody. I dalej rozmawiał. Wreszcie skończył i jakby nigdy nic złożył podpisy w reszcie paszportów.

Z uczuciem wielkiej ulgi wsiadamy wreszcie do nagrzanych, jak imbryki, samolotów. Do zachodu słońca pozostało niewiele ponad 2 godziny, a czekają nas 2 godziny lotu. Jeżeli zapuszczanie silników i kołowanie pójdzie sprawnie, zdążymy. Wszystko idzie nam dobrze, za chwilę stoimy na pasie gotowi do startu i w drogę. Mimo późnego popołudnia nic się nie ochłodziło. Nagrzane powietrze nie chce nas dźwignąć do góry i dopiero przy końcu pasa odklejamy się od ziemi. Najwięcej atrakcji miał Wojtek, lecący na trzeciej pozycji. Aby trzymać fason przy starcie, ustawił się blisko i dostał się w strugi. Musiał się chłopak pomocować z Aenem, ale że na słabego nie trafiło, samolot został sprawnie przywołany do porządku.

Po starcie na 100 metrach zakręcamy w lewo, na południe i spokojnie wznosimy się. Nikt nas nie popędza, tylko zachód słońca. Do punktu meldunkowego Delta, leżącego pomiędzy dwoma wyschniętymi jeziorami, mamy godzinę lotu. Dalej będziemy przecinać leżące nieco skośnie do trasy pasmo gór o szczytach do 4 000 m. Niebo jest wyblakłe, jakby martwe, na ziemi białe, wyschnięte słone jeziora, puste koryta rzek, niewielkie, rzadko spotykane skupiska zabudowań.

Wprawdzie pustynna trasa z Luksoru do Kairu, oglądana z wysokości 3 000 m z Wilgi, zachwyciła mnie, ale wtedy powietrze było wyjątkowo czyste i pustynia wcale nie wydawała się smutna w dobrym oświetleniu. Pewne ożywienie wprowadzają dwie potężne kolumny piachu, unoszonego do wysokości około 4 000 m w prądzie wznoszącym. Szkoda tylko, że daleko od trasy. Lot przebiega spokojnie i choć brzmi to paradoksalnie, odpoczywamy po trudach postoju na lotnisku w Teheranie.

Wychodzące nam na spotkanie pasmo gór jest dużym urozmaiceniem. Nie próbujemy nawet drapać się ponad szczyty, tylko odchodzimy trochę w lewo, gdzie jest lepsze przejście. Góry są dużo weselsze od otoczenia. Wprawdzie puste, nie pokryte żadną roślinnością, ale mają bardzo urozmaiconą rzeźbę i mienią się różnymi kolorami skał i minerałów. Na pewno wiele zyskują w naszych oczach przez to, że oglądamy je z bliska.

Jeszcze przed odlotem z kraju, w czasie zbierania informacji o trasie, dowiedziałam się w LOCIE u pana Lemieszonka, że Isfahan jest pięknym miastem. Ponieważ lotnisko leży na południe od miasta, wyobrażałam sobie, że przy dolocie do lotniska, już na mniejszej wysokości, coś sobie pooglądamy. Późna godzina przylotu niweczy teraz te plany. Do lotniska dolatujemy tuż przed zachodem słońca, kiedy widoczność gwałtownie spada.

Kontroler oczekiwał nas z niecierpliwością. Musiał się porządnie nudzić, bo zasypywał nas przez radio mnóstwem informacji. Zaplanował dla nas lądowanie pojedynczo, ale nim dokończył rozpoczęte na ten temat zdanie, trzy Aeny już siedziały, jeden za drugim. Odwołał niedokończone polecenie, westchnął wymownie do mikrofonu i pogratulował pięknego pokazu.

Mimo tak bogatego we wrażenia i trudy podróży dnia i mimo późnej pory, prosimy od razu o paliwo, choć wydawało się to nierealne. O dziwo, zostaliśmy obsłużeni natychmiast. Ledwo zamieniliśmy między sobą kilka słów, wydający paliwo pracownik zawołał: Polacy! Pamiętał Polaków z czasów wojny. Był kilkuletnim chłopcem, kiedy stacjonowali w tych stronach nasi żołnierze z rodzinami, na szlaku wielkich wojennych wędrówek. Pamiętał trochę polskich słów i zwrotów, na przykład „Całuję rączki szanownej pani", czym mnie bardzo rozczulił. Pamiętał także wspaniały smak czarnego chleba, który wypiekały Polki. Rysiek, chłopak z gestem, wyciągnął z zapasów na drogę i na pobyt jedyny bochenek czarnego chleba, dobrze zapakowanego w celofan i wręczył naszemu rozmówcy. Ten był bardzo wzruszony i potem długo coś tłumaczył towarzyszącemu mu kilkuletniemu synkowi.

Jeszcze tylko krótka, kurtuazyjna wizyta na wieży, umówienie się na jutro, zarezerwowanie telefoniczne miejsc w hotelu przy pomocy naszego przyjaciela od paliwa, zamówienie taksówek i koniec pracy na dzień 26 lipca. Ile godzin jesteśmy na nogach? Lepiej nie liczyć. Zadowoleni z siebie i z życia zajeżdżamy jak lordowie pod hotel. Jego wspaniałość przytłacza nas. Na każdym kroku dywany, mozaiki, marmury, malowidła, rzeźbione drewniane elementy i kwiaty. Pałac z 1001 nocy nie mógł być piękniejszy. Nic dziwnego. Jak się później dowiedziałam, hotel „Shach Abbas" ma opinię najpiękniejszego hotelu w całym Iranie. Jeszcze raz pytam dyskretnie w recepcji o ceny i miła pani poświadcza rozmowę telefoniczną, że mamy specjalną zniżkę. Nic z tego nie rozumiem, ale grunt, że wydatki nie przekroczą naszych możliwości.

Po zakwaterowaniu i kąpieli idziemy na pierwszy prawdziwy posiłek w ciągu dnia, na kolację. Nie, nie do restauracji hotelowej. Tam nie dostaniemy zniżki, a zresztą wcale nas nie interesują maniery i toalety hotelowych gości. Idziemy na spotkanie z folklorem. Zaglądamy do małej, pierwszej z brzegu restauracji, gdzie jest pełno mężczyzn. Właściciel serdecznie nas zaprasza i wyczarowuje wolny stolik. Kolacja jest pyszna. Szaszłyki, pieczone pomidory, jakieś listki i trawki, pieczywo w postaci wielkich „beretów" i piwo. Objadamy się, żartujemy, odpoczywamy. Jutro nie musimy się spieszyć z wyjazdem na lotnisko. Najpierw bank, a tam zaczynają pracę nie o wschodzie słońca, ale o rozsądnej godzinie. Zgodnie stwierdzamy, że jutro będzie ulgowy dzień. Tylko 6 godzin lotu, paliwo i więcej nic. Do tego mamy zagwarantowaną dobrą pogodę. Po kolacji idziemy na spacer, gdzie oczy poniosą. Często zatrzymujemy się, aby popatrzeć na wspaniałe budowle i na bogate wystawy sklepowe. Spacer kończymy herbatą w kawiarni hotelowej, w różanym ogrodzie i o północy idziemy spać. Od pobudki w Baku minęło 20 godzin.

Rano budzi mnie wschodzące słońce zaglądające prosto w okno zza pasma wzgórz. Powietrze jest chłodne i przejrzyste. W takim oświetleniu mozaikowe świątynie wyglądają nieziemsko pięknie. Szkoda czasu na spanie. Idę na poranny spacer po mieście, wstającym razem ze słońcem. Widok samotnej turystki błąkającej się w zakamarkach i nawet wchodzącej do świątyń nie budzi ani wielkiego zainteresowania, ani protestów, nie ma także na ulicach wyciągniętych dziecinnych rączek, proszących o bakszysz. Mogłam więc spokojnie delektować się pięknym miastem i pięknym porankiem. Wcale się nie zdziwiłam, kiedy na porannym spacerze spotkałam resztę kolegów.

Na śniadaniu byliśmy pierwszymi gośćmi. Pozostali mieszkańcy hotelu jeszcze spali, nieczuli na wschodzące słońce i uroki miasta. Z dużą emocją płaciliśmy za hotel, ale na szczęście nic się od wczoraj nie zmieniło. Oczarowani miastem i hotelem, rozleniwieni, trochę ociągamy się z wyjazdem na lotnisko. Dobrze nam tu było, bardzo dobrze. Na lotnisku także jest miło. Obsługa i atmosfera ma w sobie coś z Heraklionu lub Salonik. Jest jakoś przytulnie, jak tylko może być na małych lotniskach. Prędko załatwiamy wszystkie formalności i życzliwie żegnani lecimy już na wschód. Mimo przedpołudniowych godzin i wysokości 1 750 m npm, jest gorąco. Ale samolotom udziela się nasz dobry nastrój, lekko wznoszą się na wysokość 1 000 m nad poziom lotniska.

Do Kerman polecimy trzy i pół godziny. Na razie powietrze jest czyste, więc i ziemia, mimo całkowitego braku zieleni, wygląda ciekawiej. Spora część trasy prowadzi nad terenem księżycowym. Lecimy nad pustynią gęsto usianą kamiennymi wzniesieniami i regularnymi kopcami ze złotego piasku, podkreślonymi od północnej strony czarnym cieniem. Oczu nie można oderwać od przedziwnych kształtów i kontrastów światła i cienia. Aż ciarki chodzą po plecach takie to obce, nieprzyjazne, a jednocześnie piękne. Na całej trasie prawie nie spotykamy dróg ani osiedli. I ani odrobiny zieleni.

Po lądowaniu w Kerman odnosimy wrażenie, że lotnisko jest wymarłe. Poza kontrolerem na wieży nie słychać i nie widać żywego ducha. Nic dziwnego, pora sjesty poobiedniej, a my, jak to zwykle my, musimy otrzymać paliwo i lecieć dalej. Kontroler informuje mnie uprzejmie przez radio, że jest przerwa w pracy, ale zdradza gdzie odpoczywa ekipa paliwowa. Nie mam innego wyjścia, muszę ich obudzić, choć wiem, że postępuję wysoce nieprzyzwoicie. Komu się chce wychodzić z chłodnego pomieszczenia na powietrze, gorące i nieruchome jak w piecu chlebowym. Sytuację mogą uratować tylko suweniry, służbowe i prywatne, które zabrałam na drogę.

Albo kontroler coś pomylił, albo ja, dość, że obudziłam ludzi nie mających nic wspólnego z paliwem. Nawet się nie złościli, a ubawili tą pomyłką. Od nich dowiedziałam się, że aby uzyskać paliwo konieczny jest szef, który przerwę w pracy spędza w mieście, w domu i trzeba do niego zatelefonować. Szef nie miał poczucia humoru i zwlekał z przyjazdem. Nikomu z obsługi lotniska się nie spieszyło, tylko słońce pracowicie wędrowało po niebie i było już po zachodniej stronie. Wprawdzie mieliśmy jeszcze tylko dwie i pół godziny lotu, ale dobrze byłoby przylecieć trochę wcześniej, a niekoniecznie na zachód słońca.

Wreszcie wystartowaliśmy z 50-minutową rezerwą do zachodu słońca. Tak się przynajmniej wydawało, jeszcze 20 minut po odlocie. Później było wiadomo, że lot potrwa dłużej niż dwie godziny i trzydzieści minut, bo nasze obładowane samoloty nie chcą tak wprost osiągnąć wysokości, aby przelecieć nad malowniczym pasmem gór leżących w pobliżu lotniska. Wprawdzie na mapie wyglądało, że jest ładna przełęcz, ale z powietrza wydawało się to zbyt ryzykowne. Do tego byliśmy na zawietrznej. Zrobiliśmy więc odwrót od gór, aby nad równiną spokojnie nabrać wysokości. Niebo było dalej mleczne, bezchmurne, pod nami jednostajny kolor suchej, spalonej ziemi, żadnych kontrastów, a mimo to Zdzisiek poinformował nas przez radio, że napotkał wznoszenie. Trójka Aenów zaczęła więc krążyć w kominie. Jaka szkoda, że nie widziałam tego z boku albo z dołu, jak obładowane samoloty wiszą na klapach na małej prędkości i pracowicie się wznoszą.

Informuję kontrolera w Kerman o opóźnieniu i o tym co aktualnie robimy. I znów przylot o zachodzie słońca! Kontroler nie może zrozumieć naszych przedziwnych manewrów, ale ostatecznie godzi się z tymi dziwactwami i prosi o zgłoszenie osiągnięcia poziomu 130. Miły panie, 3 900 m na tak załadowanych samolotach? Proszę o 3 000 m. Zapewniam, że będziemy uważać na wysokie góry i dostaję zgodę na dalszy lot do Zahedanu na wysokości według własnego uznania. Teraz nic na świecie nie istnieje poza wariometrem. Aeny krążą jeden pod drugim, a że nie jesteśmy w ciągłym kontakcie wzrokowym ,dokładnie informujemy się przez radio o posiadanej wysokości.

Osiągnięcie 1 300 m nad poziom lotniska jest dużym sukcesem. W sumie mamy niewiele ponad 2 600 m npm i możemy już lecieć na trasę, w stronę gór. Z tej wysokości będzie można wypatrzeć jakieś przejście. Mam ochotę powiedzieć Zdziśkowi przez radio, że go przepraszam za to co kiedyś o nim pomyślałam, a nawet, o zgrozo, powiedziałam. Ale poczucie dyscypliny radiowej, nawet na wewnętrznej częstotliwości grupy, powstrzymuje mnie. Zresztą Zdzisiek może nie pamiętać tamtego lotu, sprzed kilku lat, kiedy po odejściu z wojska zaczął latać w aeroklubie na małych samolotach i holował mnie kiedyś na termikę. Robił to fatalnie. Odnosiłam wrażenie, że starannie omija wznoszenia, a jeśli już w nie wpadał, to oddawał drążek, aby je szybciej przelecieć. Nie mogłam się nadziwić, jak można być tak niedelikatnym i nieczułym na wznoszenia. I oto teraz Zdzisiek znalazł cenny komin termiczny. Jest mi bardzo głupio i mruczę sama do siebie: „Pardon, Zdzisiek, odwołuję brak delikatności, a przed całym światem będę głosić, że jesteś wspaniałym pilotem".

(CDN)

PELAGIA MAJEWSKA

MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO KONSTRUKCJE PWS Część II

150

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Kolejnym zestawem kolorystycznym wprowadzonym przez Podlaską Wytwórnię Samolotów były barwy: biała i czerwona, zastosowane na egzemplarzu samolotu PWS-12 bis (SP-AKE). Ten zestaw kolorystyczny miał zapewnić lepszą widoczność samolotu z ziemi. Na samolotach pasażerskich dla PLL LOT wybrano kolory charakterystyczne dla tego przedsiębiorstwa: srebrny i granatowy, obok jasnobeżowego sklejki brzozowej, którą pokryty był płat. Wyjątkiem od zasad malowania dla PLL LOT był prototyp samolotu pasażerskiego PWS-21, na którym użyto zamiast barwy srebrnej barwę białą.

Trzeba podkreślić, iż kolorystyka egzemplarzy prototypowych ulegała zmianom. Przykładowo prototyp samolotu PWS-20 był początkowo srebrny, potem srebrno-granatowy z pozostawionymi blachami osłony silnika w naturalnej barwie duralu i wreszcie z całym przodem granatowym (na Powszechną Wystawę Krajową). Znaki rejestracyjne, opisy masowe, znak producenta i PLL LOT malowano kolorem czarnym.

Kolejną konstrukcją PWS, której można było nadać nazwę **Kameleon**, był PWS-52. Jego kolorystyka zmieniała się co najmniej trzykrotnie. Początkowo malowany był dwubarwnie zestawem srebrny-czerwony (na Challenge w 1930 r.), następnie niebiesko-srebrny z białą rejestracją i wreszcie w wersji rajdowej kremowy z czerwonymi elementami dekoracyjnymi.

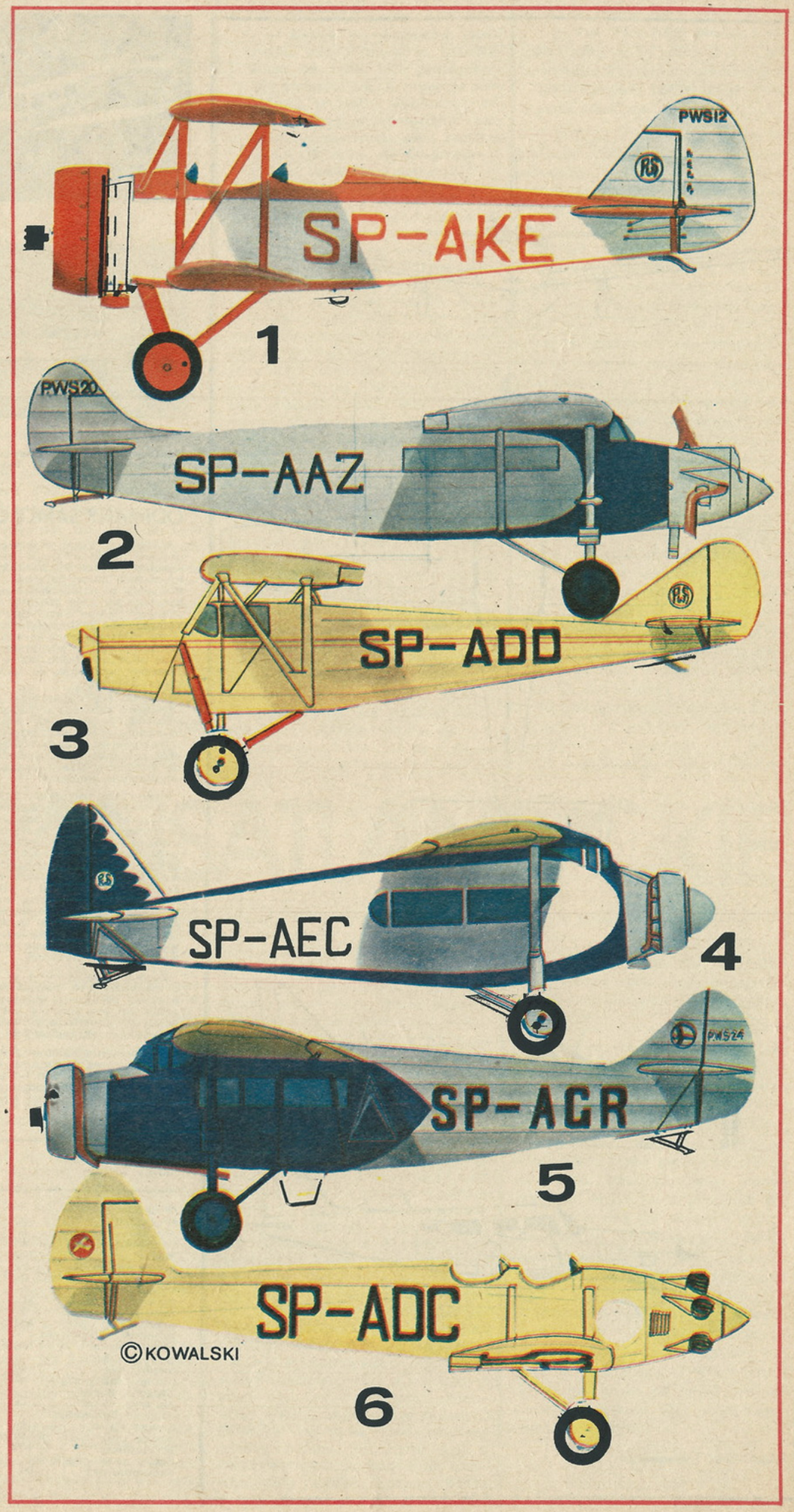
W kolorze kremowym był także egzemplarz PWS-51, biorący udział w Challenge w 1930 r. (numer startowy 07).

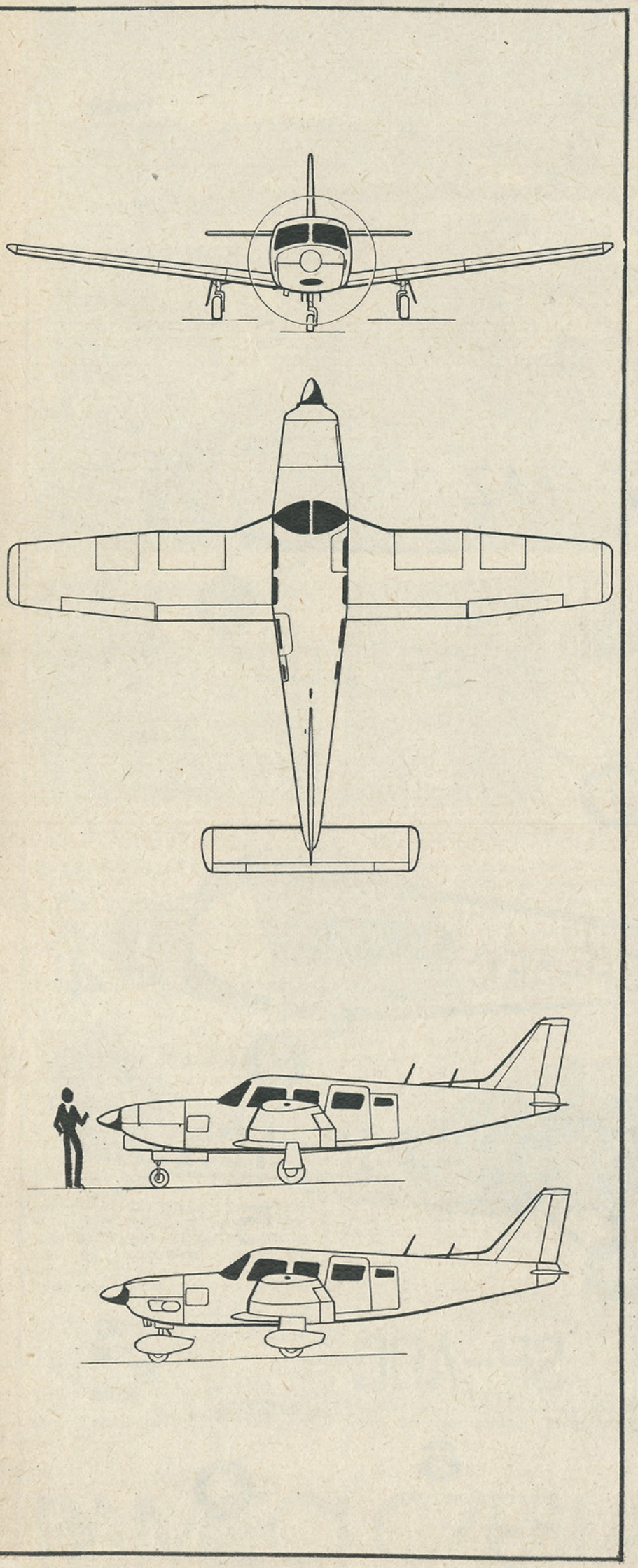
Kończąc przegląd malowania konstrukcji samolotów cywilnych PWS, nie sposób nie wspomnieć o budowanych na licencji samolotach RWD-8, które były malowane na kolor khaki ze srebrnymi osłonami silnika i białą rejestracją.

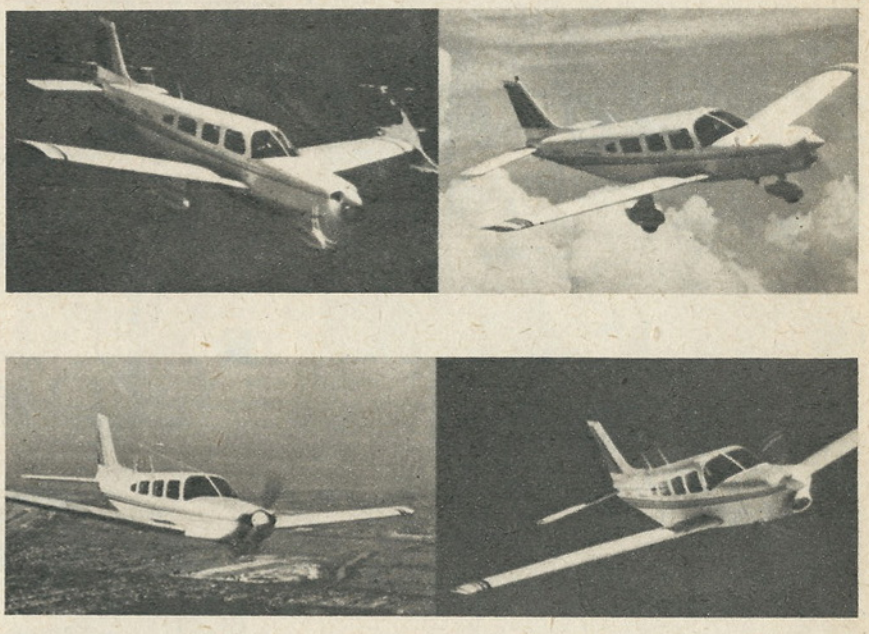
PLANSZA:

1. PWS-12 bis, używany przez por. pil. J. Orłowskiego do pokazów akrobacji.
2. PWS-20 w malowaniu typowym dla PLL LOT. Zwraca uwagę brak znaku firmowego i znaku LOTU.
3. PWS-52 — przedstawiono malowanie wersji rajdowej — kremowe z czerwonymi akcentami dekoracyjnymi.
4. PWS-21 bis, prototyp samolotu pasażerskiego o malowaniu biało-granatowym, odmiennym od stosowanego przez PLL LOT.
5. PWS-24 — prototyp po przeróbce z silnikiem ALGOL, przeznaczony przez PLL LOT do zadań fotogrametrycznych, stąd znak służby fotogrametrycznej na kadłubie.
6. PWS-51 w malowaniu na Challenge 1930, przed oznaczeniem numeru startowego 07.

Na zdjęciu: PWS-51 w hangarze w Berlinie.







Na zdjęciach od góry z lewej: Piper Saratoga, Piper Turbo Saratoga; na dole od lewej: Piper Saratoga SP, Piper Turbo Saratoga SP.

ODMIANY SAMOLOTU PIPER SARATOGA

Wytwórnia Piper wprowadziła do produkcji samolot PA 32 Saratoga, który zajął miejsce produkowanego poprzednio PA 32 Cherokee Six i PA Cherokee Lance. Samolot wszedł do produkcji od razu w czterech odmianach: PA-32-301 Saratoga, PA-32-301T Turbo Saratoga, PA-32R-301 Saratoga SP i PA-32R-301T Turbo Saratoga SP. Warianty te różnią się między sobą zastosowaniem wciąganego podwozia (PA-32R-301 Saratoga SP i PA 32R-301T Turbo Saratoga SP) i silnika bez doładowania i z doładowaniem (Turbo Saratoga). W porównaniu do wymienionych wyżej pierwowzorów Saratoga ma płat częściowo prostokątny, a częściowo trapezowy oraz usterzenie poziome usytuowane w sposób normalny na końcu kadłuba w porównaniu do układu T, zastosowanego w późniejszych odmianach samolotu Lance. Wersje R (SP) mają wciągane podwozie, takie jak w samolocie Lance II. Wprowadzenie płata o większym wydłużeniu powoduje, że Saratoga ma krótszy start, większą prędkość wznoszenia i zasięg.

Samolot Piper Saratoga jest całkowicie metalowym dolnopłatem. Płat ma obrys częściowo prostokątny z zewnętrznymi częściami skrzydeł o obrysie trapezowym. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa. Końcówki skrzydeł laminatowe. Części przykadłubowe skrzydeł mają profil NACA 652-415, zmodyfikowany w częściach zewnętrznych (trapezowych). Płat wyposażony jest w lotki i klapy na spływie. Kadłub o konstrukcji półskorupowej. Osłony silnika laminatowe. W kabinie znajduje się 6 foteli w trzech rzędach. Możliwe jest umieszczenie siódmego miejsca między środkowymi fotelami.

Sterownice zdwojone. Drzwi do kabiny znajdują się z obydwóch stron kadłuba: z prawej strony w przedniej części kabiny i z lewej w tylnej jej części. Drzwi zawieszone z przodu. Samolot wyposażony jest w dwa bagażniki, dostępne przez otwierane drzwi z zewnątrz. Jeden (45 kg) położony jest między ścianą ogniową silnika, a tablicą przyrządów, drugi (też 45 kg) w tylnej części kabiny. Łączna objętość bagażników — 0,7 m³. Masa płatna zależnie od wersji wynosi od 700 do 760 kg. Fotele w wersji ze stałym podwoziem można łatwo demontować, co pozwala na szybką zamianę wersji pasażerskiej w towarową. Możliwa jest „klubowa" konfiguracja wnętrza z fotelami naprzeciw siebie. Usterzenie pionowe skośne, poziome płytowe z klapką wyważającą. Podwozie w wersji PA-32 trójpodporowe stałe, osłonięte owiewkami. W wersji PA-32R-301 podwozie jest trójpodporowe wciągane hydraulicznie w locie — przednie w kadłub, główne — w skrzydła. Amortyzatory olejowo-powietrzne. Hamulce hydrauliczne tarczowe. Automatyczny system wypuszczania podwozia przy prędkości 189 km/h. Zapasowe — wypuszczane pod wpływem siły ciężkości.

Zespołem napędowym w odmianach 301 jest silnik tłokowy Lycoming 10-540-K1G5D o mocy 224 kW, napędzający dwu- lub trójłopatowe przestawialne śmigło Hartzell o stałej prędkości obrotowej. W odmianach 301T (Turbo Saratoga) zespołem napędowym jest silnik o takiej samej mocy Lycoming TIO-540-S1AD, z turbodoładowaniem, napędzający dwu- lub trójłopatowe śmigło Hartzell. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych wynosi 405 dm³.

Wyposażenie samolotu uzależnione jest od życzeń zamawiającego. Wytwórnia oferuje szereg wariantów wyposażenia umożliwiającego loty w warunkach IFR. Samolot może być m.in. wyposażony w pilota automatycznego oraz w stację radiolokacyjną obserwacji pogody. Możliwe jest wyposażenie samolotu w gaśnicę, akumulator pokładowy o dużej pojemności i przestawialne fotele. **(T. K.)**

DANE TECHNICZNE

Odmiana samolotu Saratoga		PA-32-301	PA-32-301T Turbo	PA-32R-301 SP	PA-32R-301T Turbo SP
Wymiary:					
rozpiętość	m			11,02	
długość	m	8,45	8,64	8,64	8,84
wysokość	m	2,50		2,90	
Masy:					
masa własna	kg	871	907	901	941
max. masa startowa	kg		1633		
Osiągi:					
max. prędkość	km/h	282	329	304	354
max prędkość przelotowa	km/h	278	306	295	328
prędkość przelotowa ekonomiczna	km/h	246	245	261	269
max. prędkość wznoszenia	m/s	5,0	5,5	5,1	5,7
pułap praktyczny	m	4297	6100	5090	6100
długość startu do wys. 15 m	m	536	485	536	485
długość lądowania z wys. 15 m	m	491	518	491	500
zasięg przy max. prędkości przelotowej	km	1380	1267	1453	1353
zasięg przy prędkości ekonomicznej	km	1778	1594	1821	1761

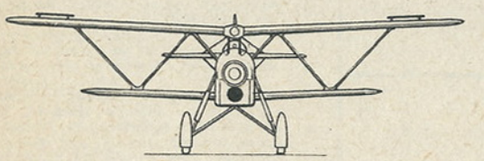
LAMUS

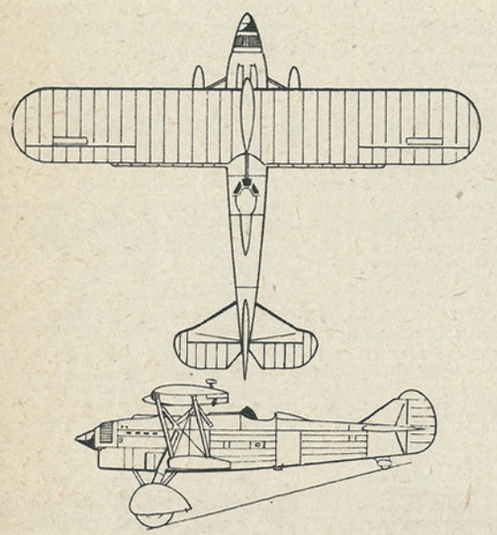
FIAT CR-32

Był to podstawowy 1-miejscowy myśliwiec włoski we wrześniu 1939 r. (ok. 400 maszyn w pierwszej linii), stanowiący wyposażenie 294 eskadr w metropolii. W toku wojny, jako przestarzały, przeszedł do drugiej linii, ale wciąż służył jako myśliwiec nocny i szturmowiec. Konstruktorem samolotu był inż. C. Rosatelli. Prototyp został oblatany w 1933 r. W sierpniu 1936 r. pierwsze Fiaty CR-32 bis przybyły do Hiszpanii w składzie eskadry La Cucaracha faszystowskiego Włoskiego Korpusu Interwencyjnego. Korpus ten brał udział w walkach przeciwko Republice wspierając (obok sił Niemiec hitlerowskich) wojska gen. Franco. W chwili zakończenia wojny domowej w Hiszpanii lotnictwo włoskie miało tylko 177 samolotów CR-32 zdolnych do walki. Samoloty CR-32 bis eksportowano do Węgier, Chin, Paragwaju i Wenezueli. W 1938 r. licencję CR-32 quater zakupiła Hiszpania (HA-132L Chirri). Odmiana CR-32 ter z 1936 r. była wyprodukowana w liczbie ok. 100, po niej zaś — ostatnia odmiana seryjna CR-32 quater wytwarzana do jesieni 1939 r. Łącznie zbudowano 1212 samolotów CR-32 czterech odmian. Silnik Fiat A-3 RA bis o mocy 442 kW (600 KM). Uzbrojenie. 2 k. masz. 12,7 mm i 24 kg bomb.

Dane techniczne: Rozpiętość — 9,51 m, długość — 13,8 m, wysokość — 2,72 m. Masa własna — 1381 kg, masa całkowita — 1907 kg. Prędkość max. — 356 km/h na wys. 3000 m, czas wznoszenia na 3000 m — 5 min 10 s, pułap operacyjny — 7854 m, zasięg — 780 km.

Malowanie: Cały samolot tylko w kolorze ciemnozielonym lub z dodatkowymi żółtymi pasami. Płaty i usterzenie poziome od spodu — białoszare. Stosowany był także kamuflaż. (W)





NASZE TRASY

BEZ TARYFY ULGOWEJ

Na prośbę kilku naszych młodych Czytelników, interesujących się tym, jakie cechy osobowe wymagane są od kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, komunikujemy im i wszystkim innym, których by ten temat zaciekawił, co następuje:

Wzrost — kandydaci winni mieć od 160 do 185 cm, **wagę** do 85 kg. Podyktowane jest to rozmiarami kabin samolotów, wielkością foteli, rozmiarami uprzęży spadochronów oraz rozmieszczeniem przyrządów sterowniczych.

Z uwagi na możliwe nagłe zmiany ciśnienia i temperatury w kabinach samolotów — wymagana jest dobra **wytrzymałość i odporność fizyczna.** Również dobra winna być **sprawność ruchowa kończyn górnych.** Wyklucza się zniekształcenia kończyn wrodzone, po złamaniach i stanach zapalnych, braki palców rąk, ograniczenie ich ruchów itp.

Wyjątkowo zdrowe, ze względu na zmiany ciśnienia i przeciążenia, winny być **płuca i górne drogi oddechowe.** Zdrowe winno być **serce,** wykluczone są przewlekłe nerwice serca, nawet miernie upośledzające sprawność ustroju.

Prawidłowy musi być **układ nerwowy.** Wykluczone są przejawy zaburzeń równowagi i lęk przestrzeni oraz przewlekłe nerwice narządowe.

Wymagany jest **odpowiedni temperament:** żywy, pewny siebie, stateczny, skromny, otwarty, towarzyski. Są to cechy niezbędne dla kandydata na pilota, bowiem ułatwiają utrzymanie kontaktu z kolegami i adaptację do służby w lotnictwie.

Następnie: niezbędna jest **szybkość reakcji,** co jest ważne szczególnie w czasie lotu i przy podejmowaniu decyzji lądowania, **spostrzegawczość** — konieczna do obserwacji przyrządów pokładowych samolotu oraz terenu, **dokładność, skoncentrowana uwaga** — podczas lotu oraz **podzielność uwagi** — np. podczas kierowania lotami z ziemi. Z **uzdolnień** — ważne są uzdolnienia do rozwiązywania zadań myślowych, plastyczność i samodzielność myślenia, dobra pamięć oraz zdolności manualne. W końcu: kandydat winien być **samodzielny,** mieć **duże poczucie odpowiedzialności** i wykazywać **zdyscyplinowanie.**

Niełatwo temu wszystkiemu sprostać, to fakt. Ale nowoczesne lotnictwo stawia wyjątkowo wysokie wymagania kandydatom na pilotów. Nie może tu być taryfy ulgowej. Z tych właśnie względów — publikujemy niniejsze wymagania stawiane przyszłym pilotom wojskowym. **(z)**

LISTY

TAK TEŻ SIĘ WRACAŁO

Droga Redakcjo!

Jestem stałym czytelnikiem Waszego pisma. Ostatnio będąc w Montrealu miałem przyjemność poznać p. Klemensa Muszyńskiego, który walczył w czasie II wojny światowej latając jako radiooperator bombowca typu Wellington. Otrzymałem od p. Klemensa interesujące zdjęcie samolotu, którym wrócił do Anglii z wyprawy bojowej w 1942 r., na bombardowanie Bremy w Niemczech. Pokrycie połowy kadłuba samolotu spaliło się po trafieniu pociskiem, a załoga (p. Klemens na zdjęciu drugi z prawej) zdołała wrócić tak uszkodzonym samolotem. Za zgodą autora zdjęcia przesyłam do wykorzystania przez „Skrzydlatą".

z poważaniem

Andrzej Czereyski
pilot szybowcowy i samolotowy
Aeroklubu Białostockiego

KORESPONDENCJE

AEROKLUB WROCŁAWSKI

W dniach 9—11 maja br. odbyły się uroczystości przemysłowej dzielnicy Wrocławia, tzw. Fabryczny maj, w czasie których obok startów balonowych, skoków spadochronowych i wielu innych punktów programu bardzo interesujący był pokaz modeli latających — akrobacyjnych klasy F2B, makiet F4B, kierowanych radiem F3B, zakończony walką powietrzną modeli klasy F2D.

14 maja br. przeprowadzono końcowe egzaminy odbytego szkolenia instruktorów i sędziów sportowych w modelarstwie lotniczym Aeroklubu Wrocławskiego. Szkolenie prowadzili doświadczeni wykładowcy z zakresu medycyny lotniczej, psychologii i pedagogiki. W wyniku tego modelarstwo wzbogaciło swoje szeregi o 14 instruktorów i 12 sędziów sportowych.

6 czerwca br. odbyło się kolejne spotkanie kierownictwa Aeroklubu Wrocławskiego z wiceprzewodniczącym ZW ZSMP, w sprawie organizacji szybowcowego obozu szkoleniowego dla członków ZSMP werbowanych z terenu całego kraju. W tym roku planowane są trzy turnusy szkolenia szybowcowego, z tego dwa pod patronatem ZSMP i ZHP, na nowym lotnisku naszego aeroklubu w Szymanowie.

Dionizy Boratyński

AEROKLUB ELBLĄSKI

W dniach 6—8 czerwca br. Aeroklub Elbląski po raz piąty zorganizował zawody spadochronowe o puchar prezydenta miasta Elbląga (II liga.). Były to jednocześnie eliminacje do tegorocznych spadochronowych mistrzostw Polski seniorów. Startowało 16 zawodników z czterech aeroklubów: Słupskiego, Gdańskiego, Włocławskiego i Elbląskiego. Podczas zawodów przeprowadzono 3 kolejki skoków na akrobację i 5 kolejek skoków na celność lądowania.

W akrobacji zwyciężył Krzysztof Kaczmarek (Włocławek), przed Ryszardem Łuczakiem (Gdańsk) i Włodzimierzem Rybińskim (Włocławek). W skokach na celność lądowania pierwszy był Krzysztof Kaczmarek, przed Andrzejem Rychlińskim (Elbląg) i Ryszardem Łuczakiem. W klasyfikacji końcowej, po dwóch konkurencjach, zwyciężył Krzysztof Kaczmarek, przed Ryszardem Łuczakiem, Włodzimierzem Rybińskim i Andrzejem Rychlińskim. Podczas zawodów skoczek z Elbląga Zbigniew Poniewozik wykonał swój 1 000 skok ze spadochronem.

Zawodnicy startowali na spadochronach UT-15, a dwóch skoczków na spadochronach szybujących SC-10 i SW-11.

Edward Jaremczuk

OGŁOSZENIA DROBNE

Kupię następujące nr-y „SP": 17, 35, 36 z 1978 r. H. Przyklenk, Józefówek 10, 48-231 Lubrza.

(ogł. nr 109)

Sprzedam nie sklejone modele w podziałce 1/72 i 1/48. Andrzej Zieliński, 85-643 Bydgoszcz, Aleje 22 Lipca 10/18.

(ogł. nr 112)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny,** z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski,** sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski,** z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski,** kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski;** redaktor graficzny — **Jolanta Kalita,** redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz,** sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.** Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: **27 33 78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27 52 60** — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. **Podpisano do druku 16.VII. 1980. Zam. 5755 O-50.**

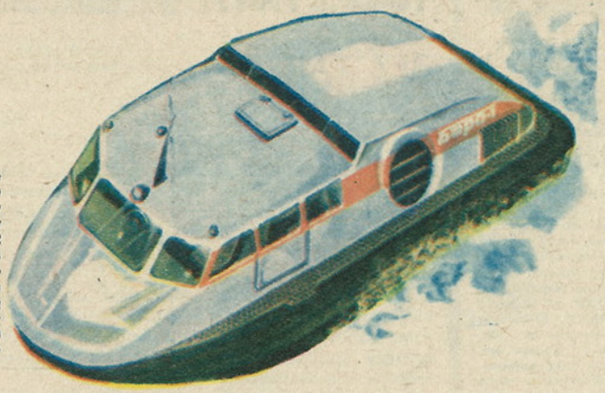
1 = 500

Po zakończeniu programu księżycowego Apollo, Centrum Lotów Kosmicznych im. J. Kennedy'ego na Przylądku Canaveral na Florydzie zamarło. Stało się dostępne w każdą niedzielę turystom, którzy mogą obejrzeć tam kilka eksponatów dziś już raczej muzealnych. Na zdjęciu rakieta na paliwo ciekłe SM-65B Atlas-B o długości ok. 31 m, zabezpieczona przed przewróceniem przez silne wiatry 4 odciągami bocznymi (każdy złożony z 2 cienkich lin stalowych). Po blisko 10-letnim przesunięciu głównej działalności kosmonautyki amerykańskiej do Kalifornii, oczekuje się ponownego ożywienia Florydy w związku z przewidzianymi lotami Space Shuttle.

Przylądek Canaveral był ośrodkiem badań rakiet Redstone, Jupiter-C, Thor, Vanguard, Atlas, Titan i Polaris. Poligon doświadczalny dla tych rakiet miał długość ponad 9000 km (od Canavaral do Ascension). I jeszcze jedna uwaga. Otóż cena 1 rakiety Atlas była odpowiednikiem kosztu ok. 500 samochodów osobowych.

NOWY PODUSZKOWIEC POWIETRZNY

W Centralnym Biurze Konstruktorskim Neptun w Moskwie opracowano nowy poduszkowiec uniwersalny Bars-1, z 1 silnikiem i 2 wentylatorami. Podczas prób poduszkowiec rozwinął prędkość do 60 km/h (nad wodą), poruszał się sprawnie nad terenem suchym, błotnistym i śnieżnym oraz pokonywał zbocza o nachyleniach do 30–40°.



SZYBKA KONTROLA PRZEBIEGU LOTU

W Zjednoczeniu Przemysłowym Lotnictwa Cywilnego Łotewskiej SRR opracowano i wprowadzono do użytkowania urządzenie kontrolne, które przy odczytywaniu zapisów tzw. czarnej skrzynki momentalnie wybiera informacje o odchyleniach od właściwych warunków lotu. „Czarne skrzynki", to pokładowe urządzenia samorejestrujące parametry lotu (patrz SP nr 12/1980 r.). Dotychczas odczytywanie ich zapisów trwało dość długo i nie można było zaraz po locie wykryć przekroczenia przez pilota określonych parametrów lotu.

OBRAZ RADIOLOKACYJNY

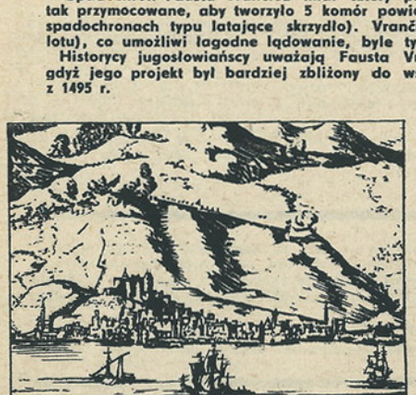
Tak wygląda miejscowość w Kalifornii na obrazie nowoczesnego radiolokatora bocznej obserwacji z zastosowaniem tzw. syntetycznej apertury w urządzeniu odbiorczym na pokładzie samolotu. Widoczne są cienie rzucane przez drzewa i domy. Radiolokatory tego rodzaju są stosowane do rozpoznania, kartografii (mapowanie) oraz nawigacji terenowej i omijania przeszkód. O próbach radiolokatorów z syntetyczną aperturą SAR i SIR-A, pracujących w paśmie L na fali długości 23 cm dla potrzeb kosmonautyki i lotnictwa, pisaliśmy w SP nr 29/1980 r.

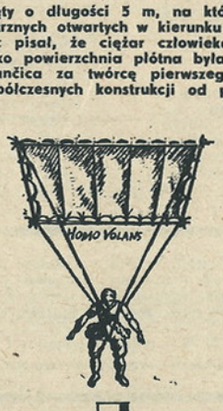
WYNALAZCA SPADOCHRONÓW

Chorwat Faust Vrančic, znany również jako Fausto Veranzio, urodził się w 1551 r. w Szybeniku (Sebenico) koło Splitu, w rodzinie znanego pisarza i dyplomaty. Przebywał we Włoszech, gdzie wydał w Wenecji w 1595 r. w pięciu językach najcenniejszą swoją książkę „Machinae novae", zawierającą rysunki projektów różnych konstrukcji, w tym spadochronu (w rozdziale Homo Volans – Latający człowiek). Jest też pionierem jugosłowiańskiego słownictwa naukowo-technicznego, opracowując pierwszy techniczny słownik łacińsko-chorwacki zawierający ok. 5800 haseł, w tym 550 pojęć technicznych. Wydał szereg innych książek, w których przy każdej okazji okazywał miłość do kraju. Zmarł 27.I.1617 r. w Wenecji, a pochowany został w ojczyźnie.

Spadochron Fausta Vrančica miał cztery pręty o długości 5 m, na których rozpięto gęste płótno, tak przymocowane, aby tworzyło 5 komór powietrznych otwartych w kierunku lotu (jak we współczesnych spadochronach typu latające skrzydło). Vrančic pisał, że ciężar człowieka wytworzy wiatr (prędkość lotu), co umożliwi łagodne lądowanie, byle tylko powierzchnia płótna była odpowiednio duża.

Historycy jugosłowiańscy uważają Fausta Vrančica za twórcę pierwszego spadochronu na świecie, gdyż jego projekt był bardziej zbliżony do współczesnych konstrukcji od projektu Leonarda da Vinci z 1495 r.





FAUST VRANČIĆ
(1551 – 1617)

SPORT I AERODYNAMIKA

Aerodynamika pomaga dziś sportowcom z różnych dziedzin w osiąganiu najlepszych wyników. Na przykład naukowcy radzieccy z MGU korzystając z tunelu aerodynamicznego określają optymalną pod względem oporów pozycję kolarza wyczynowego. I to dla każdego zawodnika. Przypomnijmy, że przed laty także w tunelu Instytutu Lotnictwa w Warszawie badano optymalne warunki m.in. dla saneczkarzy wyczynowych. Potem były wyniki i medale.

Zdjęcia i rysunki: „Junyj Tiechnik", „Sputnik", „ABC-Technike", „Flight", archiwum.

● 1.VII.1980 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony satelita Kosmos-1190.

● Parametry orbity początkowej automatycznego statku transportowego Progress-10 po starcie 29.VI.1980 r. były następujące: 191 x 281 km; 51,6 88,9 min. Statek przycumował do zespołu orbitalnego 2.VII.1980 r.

● Pierwszy kosmonauta NRD płk Sigmund Jaehn o innych cywilizacjach i UFO: Podczas lotu nie spotkaliśmy ani mieszkańców innych planet, ani ich statków lub próbników. Ponieważ, żaden człowiek przebywający w Kosmosie nie powiadomił o czymś podobnym, należy uznać za udowodnione, że „obserwatorów pazaziemskich" nie ma w pobliżu. A w ogóle, to do możliwości istnienia organizmów przypominających ziemskie odnoszę się sceptycznie, mimo takiego bogactwa ciał niebieskich. W naszym Układzie Słonecznym: na Marsie, Merkurym i Wenus warunki są zupełnie inne niż na Ziemi. Czy warto więc mówić o gwiazdach i planetach ogromnie odległych? Nawet obecność w naszej Galaktyce stu milionów słońc nie nastraja mnie optymistycznie. Przecież trzeba znaleźć planetę pod wieloma względami identyczną z Ziemią. Myślę, że nie warto wiązać szczególnych nadziei na kontakty pozaziemskie.

● Jak obliczono, koszt wyprawy i lądowania pierwszych ludzi na Marsie wyniesie 200 mlrdów dol. Dla porównania: program księżycowy Apollo kosztował 25 mlrdów dol.

● W Sofii odbyło się w Centralnej Stacji Młodych Techników spotkanie pierwszego kosmonauty bułgarskiego ppłka Georgija Iwanowa oraz z-cy przewodniczącego Państwowego Komitetu do spraw Badań i Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej prof. dra inż. Dymitra Miszewa – z młodzieżą. Podano wiele nie znanych szerzej faktów z historii rozwoju kosmonautyki bułgarskiej. Otóż jeszcze przed wprowadzeniem na orbitę pierwszego sztucznego satelity Ziemi uczeni bułgarscy wnieśli swój wkład w naukę światową w dziedzinie dokładnego określania współrzędnych satelity i pól grawitacyjnych na jego trajektoriach. Omówiono też bułgarską aparaturę stosowaną w wielkich rakietach geofizycznych, osiągających pułap do 1500 km. W ramach Interkosmosu Bułgaria od 1967 r. intensywnie rozwija badania w zakresie: fizyki, aparatury badawczej, zdalnego badania Ziemi, łączności, meteorologii oraz technologii kosmicznej. Program pierwszej wyprawy bułgarskiej w Kosmos obejmował 27 dużych eksperymentów: 5 – z fizyki kosmicznej, 7 – ze zdalnego badania Ziemi i jej zasobów naturalnych, 5 – z technologii kosmicznej oraz 10 – z biologii i medycyny kosmicznej. Program ten został uznany przez międzynarodowy zespół uczonych za najciekawszy i najobszerniejszy z dotychczasowych.

Jak oświadczył przewodniczący wspomnianego Komitetu prof. dr inż. Kiryl Serafimow, Bułgaria opracowała i wykonała łącznie ponad 20 różnych układów i urządzeń badawczych do rakiet wysokościowych, sztucznych satelitów i stacji orbitalnej. Wśród nich wyróżnia się elektrofotometr Dyga (tęcza), używany przez kosmonautów radzieckich do obserwacji z Saluta-6 zorzy polarnej, świecenia nieba oraz tajemniczych obszarów świecących nad równikiem. Z Saluta-6 przeprowadzono badania powierzchni Ziemi, fotografując ją bułgarską kamerą Spektr-15 w 15 różnych zakresach fal świetlnych. Bułgaria jest trzecim w świecie (po ZSRR i USA) producentem żywności dla kosmonautów.

W 1981 r. ma być wprowadzony na orbitę pierwszy satelita radziecko-bułgarski Bułgaria-1300, przeznaczony zwłaszcza do badań jonosfery i magnetosfery. Równolegle wystartuje dla celów porównawczych pionowa sonda wysokościowa.

Aparatura bułgarska do satelity jest wykonywana w 3 egzemplarzach przez 70 ośrodków naukowych i przemysłowych kraju. Jeden służy do lotu, trzeci – jako rezerwowy. Prace przygotowawcze dobiegają końca.